Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

FSC Fondo per lo Sviluppo e la Coesione

REGIONE CALABRIA

INVITALIA

SACAL SOCIETA' AEROPORTUALE CALABRESE

ENAC ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Comune di Lamezia Terme

Comune di Gizzeria

Agenzia per la Coesione Territoriale

Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR

MINISTERO DELL'INTERNO

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

MEF Ministero dell'Economia e delle Finanze

Mims Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

MINISTERO DEL TURISMO REPUBBLICA ITALIANA

SACAL

Società Aeroportuale Calabrese
Crotone, Lamezia Terme, Reggio Calabria

A.U. - Accountable Manager: Marco FRANCHINI
Post Holder Progettazione : ing. Stefania RAIMONDO
Post Holder Manutenzione: ing. Filippo MALAFARINA
Post Holder Terminal: dott.ssa Sabrina MILETO
RUP: Ing. Matteo MASTROIANNI
RSPP SACAL - EX D.LGS 81/08 :dott. Cristian RASO

RIQUALIFICA AMBIENTALE DELLA FASCIA NORD DELL'AEROPORTO CON REALIZZAZIONE DI PISTA CICLABILE PER LA VALORIZZAZIONE ECOSOSTENIBILE DELLA FASCIA COSTIERA (POLO DELLA VELA) E DEL LAGO LA VOTA

CIG: A0159668F5 CUP: H81D2200009002

Ambito di intervento: Trasporti e mobilità sostenibili – Fondi CIS scheda L05

PROGETTO ESECUTIVO

PAESAGGISTICA - Relazione Paesaggistica ordinaria

PROGETTISTI:

Mandataria

HYpro srl

Mandanti

CORFONE + PARTNERS studios for urban architecture
Ph.D. Arch. Cesare CORFONE

SGMadeo
Archeol. Simone Giosuè MADEO

TEAM DI LAVORO

Responsabile progettazione opere infrastrutturali V.02: **Ing. Michele SISINNO**

Responsabile progettazione opere strutturali S.04 - Resp.ITACA: **Ing. Maurizio CARUSO**

Responsabile progettazione opere impiantistiche IB.04: **Ing. Raffaele CIARDULLO**

Responsabile progettazione interventi naturalistici e paesaggistici P.01: **Arch. Cesare CORFONE**

Responsabile progettazione edile E.19 e E.20: **Arch. Cesare CORFONE**

Archeologo: **Archeol. Simone Giosuè MADEO**

Geologo: **Geol. Giuseppe CERCHIARO**

Direttore operativo Geologia: **Geol. Giovanni DE FAZIO**

Coordinatore per la sicurezza in fase di Progettazione:
Ing. Roberto NUCCI

Progettista e responsabile integrazioni e prestazioni specialistiche:
Ing. Daniele NUCCI

ORDINE INGEGNERI COSENZA – Ingegnere DANIELE NUCCI – Laurea Specialistica – Sezione: A n. 6183 – Settore Civile Ambientale

COMMITTENTE

S.A.CAL. S.p.A
Società Aeroportuale Calabrese
Via Aeroporto - 88046 Lamezia terme(CZ) ITALIA
Tel +39 0968-414212

PH Progettazione

Ing. Stefania RAIMONDO

PH Manutenzione

Ing. Filippo MALAFARINA

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

Ing. Matteo MASTROIANNI

Approvazione ENAC

Approvazione ENTI

CODICE ELABORATO: PE_PA_00_REL_04_A

SCALA:

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
00	Luglio 2025	PRIMA EMISSIONE	E.Musacchio	C.Corfone	D.Nucci

INDICE

1 Premessa 3
2 Indirizzi alla tutela del paesaggio 4
2.1 La convenzione europea del paesaggio 4
2.2 Il Decreto Ministeriale del 10 settembre 2010 4
2.3 Il Codice del Paesaggio ai sensi del D.Lgs. 42/2004 5
3 Stato attuale del bene paesaggistico interessato 6
3.1 Descrizione del contesto area vincolata e area di intervento 6
3.1.1 Inquadramento territoriale 6
3.2 Inquadramento area aeroportuale di Lamezia Terme 7
3.3 Inquadramento archeologico 8
3.3.1 Stato di fatto e inquadramento su ortofoto 9
3.3.2 Documentazione fotografica area di intervento 9
3.3.3 Caratteristiche vegetazionali e paesaggistiche 13
3.4 Rapporto con i Piani, i Programmi e le aree di tutele paesaggistica 15
3.4.1 Quadro Territoriale Paesaggistico Regionale, QTRP Calabria 15
3.4.2 Piano di Coordinamento Territoriale Provinciale, PTCP di Catanzaro 24
3.4.3 Piano Strutturale Comunale, PSC Lamezia Terme 33
3.4.4 Elementi di valore paesaggistico presenti 38
4 Stima della sensibilità paesaggistica del sito 51
4.1 Metodologia di valutazione 51
4.1.1 Valutazione della componente morfologico strutturale 52
4.1.2 Valutazione della componente vedutistica 54
4.1.3 Valutazione della componente simbolica 54
4.2 Sintesi della valutazione 54
5 IMPATTI SUL PAESAGGIO DELLE TRASFORMAZIONI PROPOSTE 57
5.1 Descrizione intervento 57
5.2 PISTA CICLABILE 58
5.2.1 Il percorso della pista ciclabile 59
5.3 Biovia Aeroporto Lamezia – Laghi La Vota Gizzeria 61
5.3.1 Pista ciclabile in sedime aeroportuale 62
5.3.2 Bike Sharing SACAL all'Aeroporto 63
5.3.3 Bike Sharing sul lungomare di Gizzeria 67

5.4 Stazione ecologica 70
5.4.1 Sistema di Illuminazione e videosorveglianza 73
5.5 Superamento delle Barriere Architettoniche 73
5.6 Elementi di mitigazione e compensazione necessari 76
5.6.1 Interventi naturalistici lungo il confine nord dell'aeroporto 76
5.7 Fotoinserimenti 76
6 COERENZA CON GLI OBIETTIVI DI QUALITA' PAESAGGISTICA 77
6.1 Grado di incidenza del progetto 77
6.2 Incidenza morfologico - strutturale 79
6.3 Incidenza linguistica 79
6.4 Incidenza visiva 80
6.5 Incidenza simbolica 80
6.6 Sintesi della valutazione 80
6.7 Determinazione del livello di impatto paesaggistico del progetto 80
7 CONCLUSIONI 82

1 PREMESSA

La presente Relazione paesaggistica ordinaria è allegata al progetto denominato "**Riqualificazione della fascia Nord dell'aeroporto con realizzazione di pista ciclabile per la valorizzazione ecosostenibile della fascia costiera (Polo della Vela) e del Lago La Vota**".

Le aree di intervento sono localizzate nel comune di Lamezia Terme (CZ).

Il presente documento è conforme a quanto previsto dall'art. 146 del D.Lgs. 42/2004. Per la verifica di compatibilità si è tenuto in debito conto l'avanzamento culturale introdotto dalla Convenzione Europea del Paesaggio e sono stati osservati i criteri del D.P.C.M. del 12 dicembre 2005, che ha normato e specificato tutti i contenuti della Relazione Paesaggistica.

Come previsto dal DPCM 12 dicembre 2005 sui contenuti della Relazione Paesaggistica, oltre alla presente Introduzione, il presente documento contiene:

- Analisi dello Stato Attuale, elaborato con riferimento al Punto 3.1 A dell'Allegato al DPCM 12/12/2005, e contenente la descrizione dei caratteri paesaggistici dell'area di studio, l'indicazione e l'analisi dei livelli di tutela desunti dagli strumenti di pianificazione vigenti, la descrizione dello stato attuale dei luoghi mediante rappresentazione fotografica;
- Progetto di Intervento, elaborato con riferimento al Punto 3.1 B e al Punto 4.2 dell'Allegato al DPCM 12/12/2005, e contenente la descrizione delle opere in progetto;
- Elementi per la Valutazione Paesaggistica, elaborato con riferimento al Punto 3.2 e al Punto 4.2 dell'Allegato al DPCM 12/12/2005, contenente la previsione degli effetti della trasformazione nel paesaggio circostante.

Il procedimento di valutazione dell'impatto paesistico consiste, in sintesi, nel considerare la sensibilità del sito d'intervento e, quindi, l'incidenza del progetto proposto, cioè il grado di perturbazione prodotto in quel contesto dalle opere in progetto.

Dalla combinazione delle due valutazioni deriverà quella del livello di impatto paesistico della trasformazione proposta.

2 INDIRIZZI ALLA TUTELA DEL PAESAGGIO

2.1 La convenzione europea del paesaggio

La Convenzione Europea del Paesaggio, sottoscritta dai Paesi Europei nel mese di luglio del 2000 è stata successivamente ratificata a Firenze, il 20 ottobre del medesimo anno.

La Convenzione, all'art. 2, promuove l'adozione di politiche di salvaguardia, gestione e pianificazione dei paesaggi europei, intendendo per paesaggio il complesso degli ambiti naturali, rurali, urbani e periurbani, terrestri, acque interne e marine, eccezionali, ordinari e degradati. Il paesaggio è riconosciuto giuridicamente come "…componente essenziale del contesto di vita delle popolazioni, espressione della diversità del loro comune patrimonio culturale e naturale e fondamento della loro identità...".

La Convenzione segnala "misure specifiche" volte alla sensibilizzazione, formazione, educazione, identificazione e valutazione dei paesaggi; al contempo, sottolinea l'esigenza di stabilire obiettivi di qualità paesaggistica; per raggiungere tali obiettivi viene sancito che le specifiche caratteristiche di ogni luogo richiedono differenti tipi di azioni che vanno dalla più rigorosa conservazione, alla salvaguardia, riqualificazione, gestione fino a prevedere la progettazione di nuovi paesaggi contemporanei di qualità. Pertanto attraverso questa nuova visione progettuale, le opere, anche tecnologiche, non devono essere concepite come forme a sé stanti, ma occorre attivare adeguati strumenti di analisi e valutazione delle relazioni estetico-visuali, da cui derivare i criteri per l'inserimento degli impianti nel quadro paesaggistico, in un disegno compositivo che, ancorché non in contrasto coi caratteri estetici del paesaggio, arrivi anche a impreziosirlo con appropriate relazioni, sottolineature, contrasti, come una "intrusione" di qualità.

Ostacolare la riduzione evidente dei caratteri di identità dei luoghi ha costituito l'obiettivo prioritario della Convenzione Europea del Paesaggio, che prevede la formazione di strumenti multidisciplinari nella consapevolezza che tutelare il paesaggio significa conservare l'identità di chi lo abita mentre, laddove il paesaggio non è tutelato, la collettività subisce una perdita di identità e di memoria condivisa. Per questo motivo, il riconoscimento degli elementi che compongono il paesaggio e concorrono alla sua identità è il presupposto indispensabile per progettare qualsiasi tipo di trasformazione territoriale in modo corretto.

2.2 Il Decreto Ministeriale del 10 settembre 2010

Emanato dal Ministero dello Sviluppo Economico di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, recante Linee guida per l'autorizzazione degli impianti alimentati da fonti rinnovabili, sottolinea come: " …..occorre salvaguardare i valori espressi dal paesaggio, assicurando l'equo e giusto contemperamento dei rilevanti interessi pubblici in questione, anche nell'ottica della semplificazione procedimentale e della certezza delle decisioni spettanti alle diverse amministrazioni coinvolte nella procedura autorizzativa".

Le Linee Guida richiamano i principi generali della Convenzione Europea del Paesaggio e prendono in considerazione tutti gli aspetti che intervengono nell'analisi della conoscenza del paesaggio (ovvero gli strumenti normativi e di piano, gli aspetti legati alla storia, alla memoria, ai caratteri simbolici dei luoghi, ai caratteri morfologici, alla percezione visiva, ai materiali, alle tecniche costruttive, agli studi di settore, agli studi tecnici aventi finalità di protezione della natura, ecc.).

2.3 Il Codice del Paesaggio ai sensi del D.Lgs. 42/2004

Nel definire l'approccio metodologico e i contenuti dei Piani Paesaggistici, il Codice dei Beni culturali e del paesaggio si è ispirato ai cosiddetti "Progetti di Paesaggio" che vengono considerati approfondimenti fondamentali per dare corretta attuazione ai piani stessi, a prescindere dai relativi apparati normativi specifici. Per il concetto attuale di paesaggio ogni luogo è unico, sia quando è carico di storia e ampiamente celebrato e noto, sia quando è caratterizzato dalla "quotidianità" ma ugualmente significativo per i suoi abitanti e conoscitori/fruitori, sia quando è abbandonato e degradato, ha perduto ruoli e significati, è caricato di valenze negative.

Dal punto di vista paesaggistico, i caratteri essenziali e costitutivi dei luoghi non sono comprensibili attraverso l'individuazione di singoli elementi, letti come in una sommatoria (i rilievi, gli insediamenti, i beni storici architettonici, le macchie boschive, i punti emergenti, ecc.), ma, piuttosto, attraverso la comprensione dalle relazioni molteplici e specifiche che legano le parti: relazioni funzionali, storiche, visive, culturali, simboliche, ecologiche, sia storiche che recenti, e che hanno dato luogo e danno luogo a dei sistemi culturali e fisici di organizzazione e/o costruzione dello spazio (sistemi di paesaggio).

3 STATO ATTUALE DEL BENE PAESAGGISTICO INTERESSATO

La caratterizzazione dello stato attuale del paesaggio è stata sviluppata mediante:

a. la descrizione del contesto paesaggistico interessato dal progetto;
b. l'analisi dei vincoli paesaggistici e dei piani presenti nell'area di studio;
c. la stima del valore paesaggistico dell'area di studio.

3.1 Descrizione del contesto area vincolata e area di intervento

3.1.1 Inquadramento territoriale

Le aree di intervento dal punto di vista amministrativo ricadono nel Comune di **Lamezia Terme (CZ).**

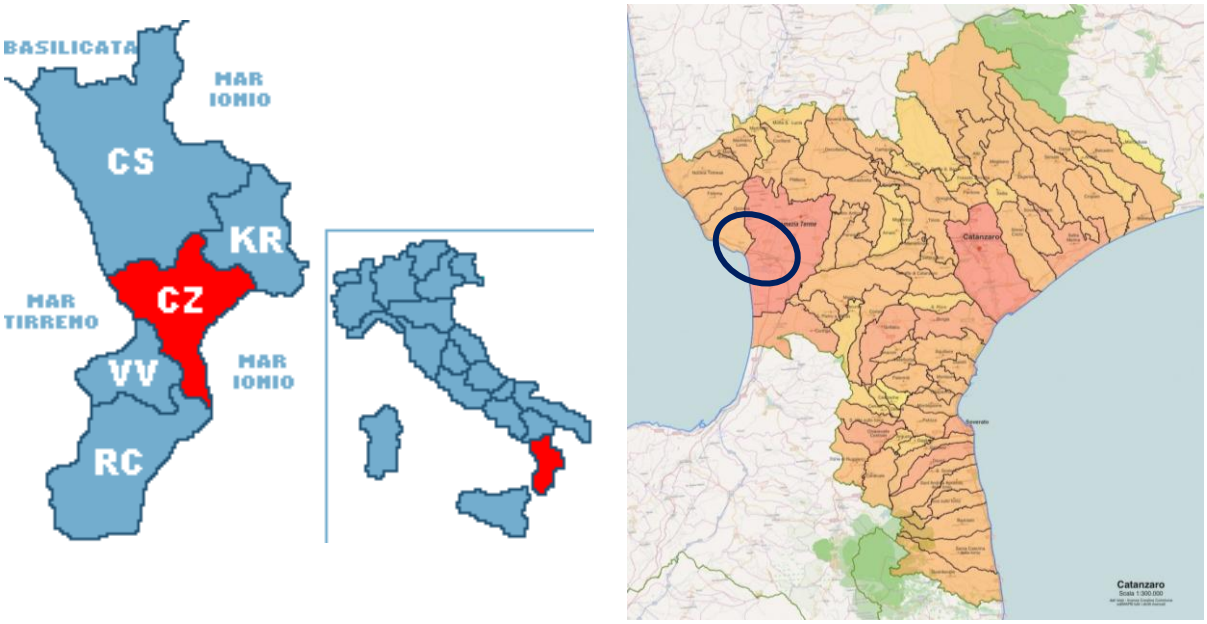


Figura 3-1 - Localizzazione dei Comuni di Gizzeria e di Lamezia Terme in Italia e Regione Calabria

La macroarea in cui si inseriscono le opere è la Piana di Sant'Eufemia, una pianura alluvionale della Calabria, che con i suoi circa 120 km² di estensione, rappresenta la terza della regione. La piana lametina è situata al centro della costa tirrenica calabrese davanti al golfo di Sant'Eufemia. La forma di questa piana, che interessa quasi completamente il territorio compreso nel comune di Lamezia Terme, è simile ad un triangolo isoscele, con base la linea di costa, per una larghezza di 15 km, fra Capo Suvero di Gizzeria Lido a nord e la foce del fiume Angitola a sud, e altezza pari a circa 10 km coincidente con l'asta del fiume Amato. La piana di Sant'Eufemia, di età olocenica, è delimitata verso l'interno dai versanti collinari terrazzati di Nicastro e Sambiase a nord, di Caraffa di Catanzaro ad est e dagli altopiani delle Serre calabresi a sud-est. Fra i principali corsi d'acqua del territorio troviamo il fiume Amato, che nei millenni ha formato la stessa piana, il fiume Angitola, ed i torrenti Canne, Piazza, Sant'Ippolito e Pesipe, affluenti dell'Amato, che attraversano da est a ovest la città di Lamezia Terme insieme al torrente Cantagalli ed al torrente Bagni, famoso per le sue acque sulfuree e nella cui piana alluvionale giacciono le rovine dell'antica città greca di Terina, nonché il torrente Zinnavo che

segna il confine tra il comune di Lamezia e quello di Gizzeria. Nella piana si trovano anche le terme di Caronte famose fin dall'antichità. Degni di nota sono anche il lago Angitola, lago artificiale nato dallo sbarramento del fiume omonimo ed i laghi **La Vota**, degli specchi di acqua salata, spesso in evoluzione, che si trovano nella frazione Lido del comune di Gizzeria.

Il golfo di Sant'Eufemia ha una profondità media di 200 m, su di esso si affaccia la piana lametina e sfociano da nord a sud vari corsi d'acqua tra cui i fiumi Savuto, Amato e Angitola. Nel territorio di Gizzeria il golfo è molto angolato e forma alcuni laghi di acqua salmastra detti i laghi La Vota, sito di interesse comunitario. Il golfo è abbastanza pescoso e vi si praticava la pesca del tonno che oggi è principalmente allevato. Ha una lunghezza di 30 km e una larghezza di 12 km.

I primi tentativi di bonifica idraulica della piana di Sant'Eufemia risalgono al marzo del 1910 quando vengono sistemati gli alvei dei torrenti Allaro e Bagni. Nel 1922, con R.D. № 227 del 1º febbraio viene creato l'"Ente autonomo per la bonifica della Piana di S. Eufemia" successivamente soppresso con R.D. № 2313 del 15 settembre 1923, comunque i proprietari che costituivano l'ente chiedono che lo stesso rimanga attivo fino alla costituzione di un consorzio tra i proprietari stessi (che dovrebbe occuparsi del piano di bonifica) e alla conclusione dei lavori già iniziati, cosa che viene accordata del governo su sollecitazione dell'amministrazione provinciale. La presentazione di una richiesta di appalto da parte della "Società Sindacato Agricolo Cooperativo Italiano per le bonifiche e le colonizzazioni" di Roma nel 1925 spinge infine i proprietari locali a formare la società anonima che dovrebbe essere il primo nucleo del futuro consorzio ed a presentare un primo progetto di bonifica redatto «nello spazio di pochi giorni». Nel frattempo altri proprietari si uniscono ai primi ed il 15 gennaio 1926 viene costituita la "Società Bonifica S. Eufemia". Il progetto presentato dalla società calabrese viene approvato con decreto del provveditorato ai Lavori Pubblici № 6591 del 6 gennaio 1926 in quanto meno costoso di quello presentato dalla società romana e perché dimostra una migliore conoscenza dei luoghi su cui intervenire e la bonifica viene definitivamente assegnata, dopo aver ridotto l'estensione del territorio da bonificare da 39.611 a 23.000 ettari con decreto del Ministero dei lavori pubblici № 9529 del 9 febbraio 1928. Nel 1927 la "Società Bonifica S. Eufemia" cambia denominazione in "Società Anonima Bonifiche Calabresi" con presidente il senatore e fascista Maurizio Maraviglia, che godeva delle possibilità di avere contatti diretti con Mussolini, dandosi un respiro regionale. Grande influenza sui lavori ebbe anche il vibonese Luigi Razza, sansepolcrista, ministro dei lavori pubblici dal 24 gennaio 1935 al 5 settembre 1935. La bonifica della piana lametina godette comunque di particolare attenzione da parte di molti esponenti politici del regime fascista, soprattutto perché si trovava nel "baricentro geografico" regionale. Varie furono comunque le lamentele sia riguardo al costo dell'opera (per ettaro era quasi il doppio di quello della piana di Sibari) sia per le malversazioni e i lavori mal eseguiti. Comunque i lavori procedettero abbastanza rapidamente e già nel 1929 il villaggio di Sant'Eufemia Biforcazione (in seguito Sant'Eufemia Lamezia) aveva il suo forno e 32 chilometri di Decauville. Le colmate di vari stagni vengono terminate tra il '32 e il '34. Nel 1936 la bonifica si poté considerare conclusa.

3.2 Inquadramento area aeroportuale di Lamezia Terme

L'Aeroporto di Lamezia Terme è situato in località S. Eufemia nel comune di Lamezia Terme (CZ)a circa 2 Km dallo svincolo di Lamezia dell'autostrada A2 (Salerno - Reggio Calabria), a circa 2Km dalla stazione ferroviaria di Lamezia lungo la direttrice del Tirreno, ed a circa 80 Km dal porto di Gioia Tauro. Lamezia Terme è il quarto comune della Calabria per popolazione, con circa 70.000 abitanti, ed il settimo per superficie. L'aeroporto, insieme alla vicina stazione ferroviaria (tra le più importanti della Regione Calabria) ed allo svincolo autostradale, a circa 2 km di distanza, formano infatti il principale nodo logistico per la mobilità delle persone situato nel centro della Calabria. L'aeroporto si sviluppa su un'area di circa 260 ettari ed è costituito da una pista di volo di circa3.000

m, un piazzale di sosta aa/mm, bretelle di collegamento, aerostazione passeggeri e merci, parcheggi ed infrastrutture minori di supporto alle attività aeroportuali. In area limitrofa all'aeroporto è presente un insediamento militare, utilizzato dall'Aviazione Leggera dell'Esercito Italiano e collegato, attraverso una bretella, con le infrastrutture di volo dell'aeroporto. Nell'ambito del Sistema Aeroportuale Calabrese, costituito dagli aeroporti di Crotone, Lamezia Terme e Reggio Calabria, Lamezia Terme rappresenta il principale scalo per importanza e volumi di traffico. Il traffico commerciale rappresenta la quasi totalità dei passeggeri (99,97%), mentre l'aviazione generale totalizza solo alcune centinaia di passeggeri. L'andamento del traffico è caratterizzato da una sensibile componente stagionale che si evidenzia nei mesi estivi, nei quali si concentra la gran parte del traffico charter/leisure. Tale situazione, comune ad altri aeroporti con forte componente turistica, costituisce pertanto l'elemento caratterizzante e dimensionante delle infrastrutture aeroportuali, che mostrano la massima criticità in queste condizioni.

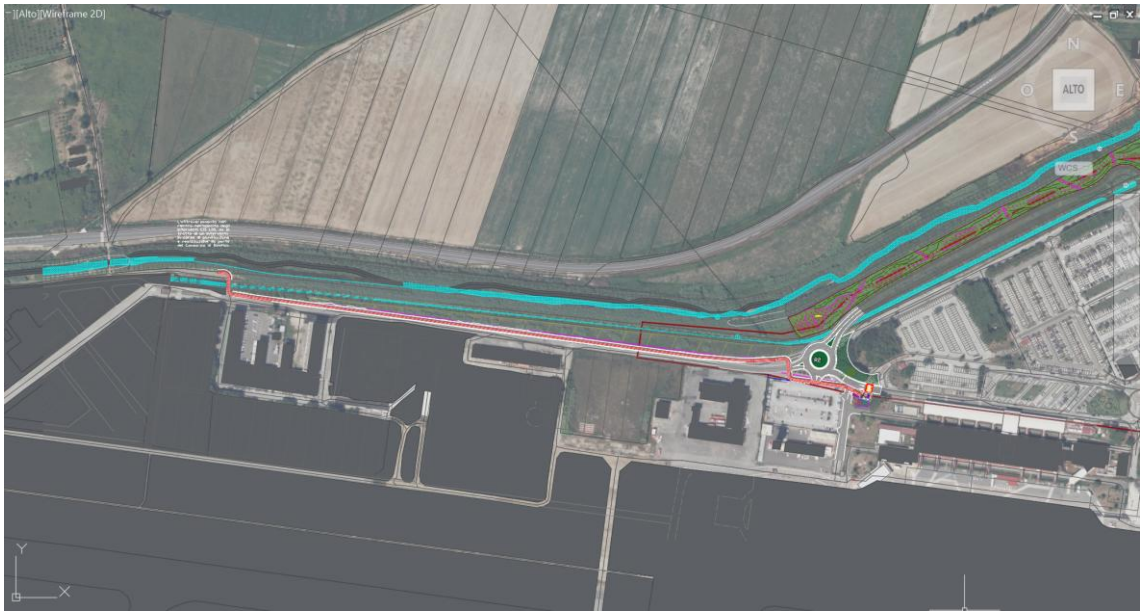


Figura3.3 - Inquadramento geografico Aeroporto di Lamezia Terme "Sant'Eufemia" –Lamezia Terme (CZ)

3.3 Inquadramento archeologico

È stato eseguito dallo scrivente uno studio di verifica e di valutazione del rischio archeologico all'interno del territorio interessato dal progetto, secondo quanto previsto dall'art. 25 del Dlgs. 50/2016 ai fini dell'applicazione dell'articolo 28, comma 4, del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio di cui al Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 per ciò che concerne i lavori pubblici, di recente confluito nell'art. 41 co. 4 del Dlgs. 36/2023 e disciplinato secondo quanto espresso nel relativo Allegato I.8. L'opera in oggetto ricade interamente nel territorio del Comune di Lamezia Terme e si localizza nella Zona Industriale, in prossimità del confine con il territorio comunale di Curinga (CZ). In base alle linee guida previste dal D.P.C.M. del 14/02/2022, pubblicata nella G.U., serie generale n. 88 del 14/04/2022, alla presente relazione viene allegato un template elaborato in ambiente Q-Gis, contenente le informazioni relative al progetto, alle unità di ricognizione individuate e ai siti noti riconosciuti nell'area, esito della ricerca bibliografica e d'archivio e delle attività di ricognizione. La cartografia, allegata alla presente, è stata elaborata mediante l'utilizzo del suddetto template rispondendo alle linee guida sopra menzionate.

La valutazione di impatto archeologico viene intesa come un procedimento di verifica preventiva, volto ad individuare le trasformazioni che un determinato intervento umano potrebbe causare sulla

componente archeologica dell'area di riferimento. Nonostante tale verifica ricopra un importante ruolo dal punto di vista tecnico-scientifico, essa si sostanzia come un'attività di tipo previsionale.

L'analisi archeologica è stata effettuata secondo le modalità stabilite in ambito normativo, ovvero attraverso la consultazione del materiale bibliografico e archivistico, edito e inedito, disponibile presso gli archivi della Soprintendenza e presso le biblioteche universitarie, e delle relazioni tecnico-scientifiche relative ad eventuali scavi effettuati in precedenza nell'area di riferimento. Sono stati, inoltre, consultati gli archivi topografici, cartografici e quelli delle aree sottoposte a tutela.

Lo studio aerofotointerpretativo, eseguito in ambito geoarcheologico a supporto della valutazione archeologica, non ha permesso di individuare, all'interno del territorio in oggetto, la presenza di anomalia nel tessuto territoriale, in quanto l'intervento si colloca in pieno centro urbano. Il buffer utilizzato per l'analisi aerofotointerpretativa è stato il medesimo considerato per le attività di verifica effettuate sul campo. Il principale metodo d'indagine archeologica utilizzato è stato la ricognizione di superficie o survey, basato sull'osservazione - diretta e sistematica - sul campo, volta all'individuazione di eventuali testimonianze archeologiche, costituite sia da tracce di strutture antiche, sia da manufatti e/o frammenti di materiali archeologici più o meno sporadici, che, nel caso di specie ha avuto esito negativo. Per quanto concerne, infine, l'analisi bibliografica e delle fonti, oltre al territorio comunale di Lamezia Terme (CS) interessato direttamente dall'intervento, rientra all'interno dell'areale di buffer considerato anche una parte del territorio comunale di Curinga.

3.3.1 Stato di fatto e inquadramento su ortofoto

Il progetto in questione si sviluppa su un'ampia area che va dal sedime aeroportuale. Gli interventi saranno collegati da un tratto di pista ciclabile in fase di realizzazione da parte del comune di Lamezia Terme.

L'area di intervento, allo stato attuale, si presenta piuttosto degradata e necessita di opere di mitigazione. Di seguito si riportano delle foto che documentano la situazione dell'area di intervento, di seguito raggruppate per zone.

3.3.2 Documentazione fotografica area di intervento

- **Bike point SACAL all'aeroporto**

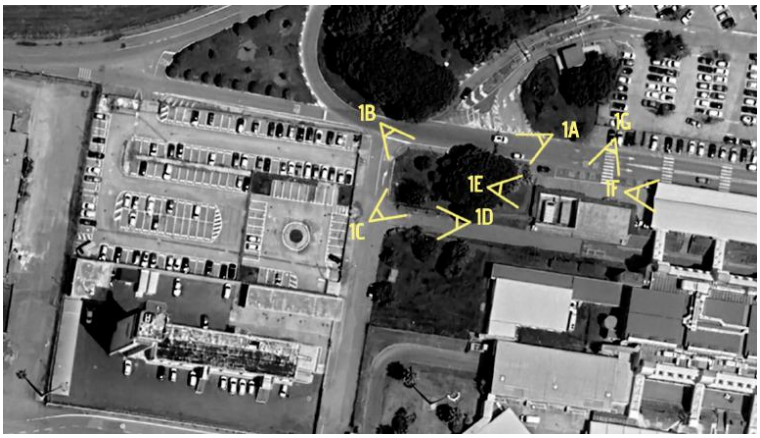


Figura 3-2 - Indicazione coni ottici su Bike Point SACAL all'aeroporto

Figura 3-3 - Fotografia Vista 1A

Figura 3-4 - Fotografia Vista 1B

Figura 3-5 - Fotografia Vista 1C

Figura 3-6 - Fotografia Vista 1D

Figura 3-7 - Fotografia Vista 1E

Figura 3-8 - Fotografia Vista 1F

Figura 3-9 - Fotografia Vista 1G

- **L'abitazione del direttore**

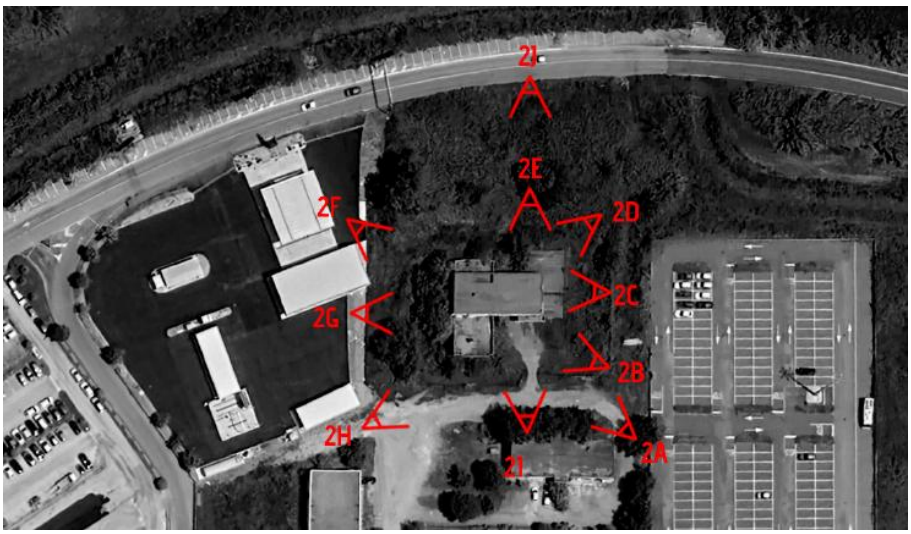


Figura 3-10 - Indicazione coni ottici su approfondimento Abitazione del Direttore

Figura 3-11 - Fotografia Vista 2A

Figura 3-12 - Fotografia Vista 2B

Figura 3-13 - Fotografia Vista 2C

Figura 3-14 - Fotografia Vista 2D

Figura 3-15 - Fotografia Vista 2E

Figura 3-16 - Fotografia Vista 2F

Figura 3-17 - Fotografia Vista 2G

Figura 3-18 - Fotografia Vista 2H

Figura 3-19 - Fotografia Vista 2I

Figura 3-20 - Fotografia Vista 2J

- **L'argine del canale Manchetta e del torrente Cantagalli**

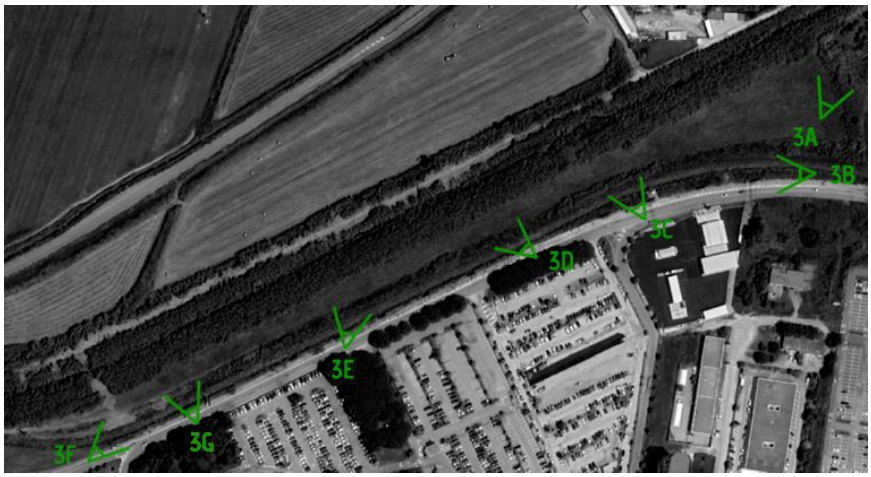


Figura 3-21 - Indicazione coni ottici su approfondimento Argine del canale Manchetta e del torrente Cantagalli

Figura 3-22 - Fotografia Vista 3A

Figura 3-23 - Fotografia Vista 3B

Figura 3-24 - Fotografia Vista 3C

Figura 3-25 - Fotografia Vista 3D

Figura 3-26 - Fotografia Vista 3E

Figura 3-27 - Fotografia Vista 3F

Figura 3-28 - Fotografia Vista 3G

3.3.3 Caratteristiche vegetazionali e paesaggistiche

Il territorio in esame è situato all'interno della pianura alluvionale di Sant'Eufemia prospiciente il

Golfo medesimo. Il clima è caratterizzato da una spiccata aridità estiva e dalle precipitazioni concentrate soprattutto nei mesi autunnali.

Diversi sono i corsi d'acqua, tra i quali i fiumi Amato (che con i suoi apporti detritici ha in parte formato nel tempo, la piana medesima) e Angitola, a chiaro regime torrentizio. L'area risulta connotata da una forte impronta antropica. Il territorio, a livello di area vasta, tenendo conto dell'eterogeneità geo-litologica e bioclimatica (pianura con suoli alluvionali periodicamente inondati della fascia termo-mediterranea), è caratterizzato dalla colonizzazione di vegetazione che rientra all'interno del geosigmeto meridionale edafoigrofilo e planiziale dei boschi a ontano e farnia (Alno — Quercino roboris) e pioppo bianco (Populion albae): formazioni planiziari dell'alleanza Alno — Quercino roboris (serie dominanti del Carice remotae — Fraxinetum oxicarpae e del Fraxino — Quercetum roboris). Per quanto riguarda l'articolazione catenale le zone più depresse sarebbero ideali per ospitare la serie del frassino ossifillo del Carici— Fraxinetum angustifoliae, mentre le zone leggermente più rialzate quelle popolate dalla serie della farnia del Fraxino — Quercetum roboris. L'area vasta è inoltre caratterizzata per la presenza di Siti Rete Natura 2000; in particolare, è presente il Sito SIC-ZSC "Lago La Vota" e a sud dell'area di progetto il SIC-ZSC "Dune dell'Angitola" oltre l'Aeroporto di Lamezia Terme.

Con riferimento alla Corine Land Cover 2012- IV livello le aree di intervento sono classificate come:

- **1.1.2. Zone residenziali a tessuto discontinuo e rado;**
- **1.2.4. Aeroporti;**
- **2.1.1.1. Colture intensive;**
- **2.2.2. Frutteti e frutti minori;**
- **2.2.3. Oliveti;**
- **2.4.2. Sistemi colturali e particellari complessi;**

Figura 3-29 – Corine Land Cover 2021 – IV Livello (estratto dal geoportale nazionale). In blu è indicata l'area di intervento.

3.4 Rapporto con i Piani, i Programmi e le aree di tutele paesaggistica

Per la valutazione della compatibilità degli interventi con i piani che interessano l'area di intervento e per l'individuazione di eventuali vincoli sono stati esaminati gli strumenti di pianificazione, di tutela ambientale e paesaggistica vigenti ai vari livelli e gli strumenti di pianificazione settoriale.

3.4.1 Quadro Territoriale Paesaggistico Regionale, QTRP Calabria

Il Consiglio Regionale della Calabria, nella seduta del 01 agosto 2016, ha approvato il **QTRP**, con **deliberazione n. 134, adottato con delibera del Consiglio Regionale n. 300 del 22 aprile 2013**.

Lo strumento, disciplinato dagli artt. 17 e 25 della Legge urbanistica Regionale 19/02 e ss.mm.ii., è lo strumento di indirizzo per la pianificazione del territorio con il quale la Regione, in coerenza con le scelte ed i contenuti della programmazione economico-sociale, stabilisce gli obiettivi generali della propria politica territoriale, definisce gli orientamenti per l'identificazione dei sistemi territoriali, indirizza ai fini del coordinamento la programmazione e la pianificazione degli enti locali.

Il QTRP ha valore di piano urbanistico-territoriale ed ha valenza paesaggistica riassumendo le finalità di salvaguardia dei valori paesaggistici ed ambientali di cui all'art. 143 e seguenti del D.lgs. n. 42/2004. Esplicita la sua valenza paesaggistica direttamente tramite normativa di indirizzo e prescrizioni e più in dettaglio attraverso successivi Piani Paesaggistici di Ambito (PPd'A) come definiti dallo stesso QTRP ai sensi del D.lgs. n. 42/2004.

Interpreta gli orientamenti della Convenzione Europea del Paesaggio (Legge 9 gennaio 2006, n.14) e del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (d.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii.), e si propone

di contribuire alla formazione di una moderna cultura di governo del territorio e del paesaggio attraverso i seguenti aspetti fondamentali:

a) rafforzare ulteriormente l'orientamento dei principi di "recupero, conservazione, riqualificazione del territorio e del paesaggio", finalizzati tutti ad una crescita sostenibile dei centri urbani con sostanziale "risparmio di territorio";

b) considerare il QTRP facente parte della pianificazione concertata con tutti gli Enti Territoriali, in cui la metodologia di formazione e approvazione, le tecniche e gli strumenti attraverso i quali perseguire gli obiettivi contribuiscono a generare una nuova cultura dello sviluppo;

c) considerare il governo del territorio e del paesaggio come un "unicum", in cui sono individuate e studiate le differenti componenti storico-culturali, socio-economiche, ambientali, accogliendo il presupposto della Convenzione Europea del Paesaggio "di integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione e urbanistica" (articolo 5) all'interno del QTRP;

d) considerare prioritaria la politica di attivando azioni sistemiche e strutturanti finalizzate alla compensazione dei rischi ed alla messa in sicurezza del territorio.

Il QTRP si compone dei seguenti allegati:

- a – indici e manifesto degli indirizzi;
- b – v.a.s. rapporto ambientale;
- c – esiti conferenza di pianificazione;
- Tomo 1– quadro conoscitivo;
- Tomo 2 – visione strategica;
- Tomo 3 – atlante degli APTR;
- Tomo 4 – disposizioni normative.

In ossequio al comma 9 dell'art. 25 della Legge urbanistica Regionale 19/02 e succ. mod. e int., il Piano entra in vigore dalla data di pubblicazione dell'avviso di approvazione sul BURC.

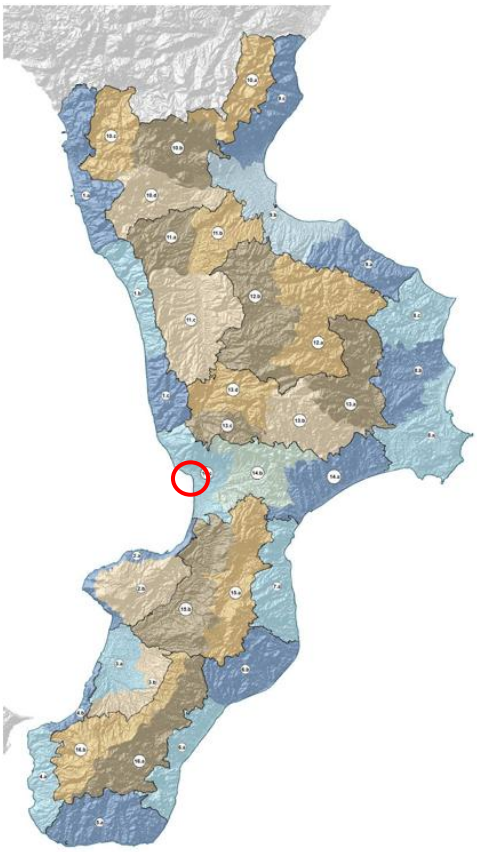
Le disposizioni in esso contenute sono cogenti per gli strumenti di pianificazione sottordinata e immediatamente prevalenti su quelle eventualmente difformi. I predetti strumenti urbanistici, approvati o in corso di approvazione, devono essere adeguati secondo le modalità previste dall'articolo 73 della stessa legge urbanista regionale.

Come elemento di lettura e programmazione del QTRP vi sono gli Ambiti Paesaggistici Regionali. Gli APTR sono uno strumento essenziale per dare una visione conoscitiva e strategica del territorio. La Regione Calabria è stata quindi divisa in diversi ambiti territoriali; l'area in esame rientra nel seguente:

- **APTR 14 – L'Istmo Catanzarese.**

Nella classificazione di maggior dettaglio, sono state identificate 39 Unità Paesaggistiche Territoriali (UPTR) che costituiscono, a livello di programmazione regionale, il principale e più specifico riferimento in tema paesaggistico. L'ambito di studio nel quale ricadono le aree d'interesse è:

- **UPTR 14c – Lametino.**



APTR	n° APTR	UTPR	n° UPTR
Il Tirreno Cosentino	1	Alto Tirreno Cosentino	1.a
		Medio Tirreno Cosentino	1.b
		Basso Tirreno Cosentino	1.c
Il Vibonese	2	Costa del Vibonese	2.a
		Monte Poro	2.b
La Piana di Gioia tauro	3	Piana di Gioia Tauro	3.a
		Corona della Piana di Gioia Tauro	3.b
Terre di Fata Morgana	4	Stretto di Fata Morgana	4.a
		Costa Viola	4.b
L'Area dei Greci di Calabria	5	Area dei Greci di Calabria	5.a
La Locride	6	Bassa Locride	6.a
		Alta Locride	6.b
Il Soveratese	7	Soveratese	7.a
Il Crotonese	8	Area di Capo Rizzuto	8.a
		Valle del Neto	8.b
		Area del Cirò	8.c
Lo Ionio Cosentino	9	Basso Ionio Cosentino	9.a
		Sibaritide	9.b
		Alto Ionio Cosentino	9.c
Il Pollino	10	Pollino Orientale	10.a
		Massiccio del Pollino	10.b
		Pollino Occidentale	10.c
		Valle del Pollino	10.d
La Valle del Crati	11	Valle dell'Esaro	11.a
		Bacino del Lago di Tarsia	11.b
		Conurbazione Cosentina	11.c
La Sila e la Presila Cosentina	12	Sila Orientale	12.a
		Sila Occidentale	12.b
Fascia Presilana	13	Presila Crotonese	13.a
		Presila Catanzarese	13.b
		Reventino	13.c
		Valle del Savuto	13.d
L'Istmo Catanzarese	14	Ionio Catanzarese	14.a
		Sella dell'Istmo	14.b
		Lametino	14.c
Le Serre	15	Serre Orientali	15.a
		Serre Occidentali	15.b
L'Aspromonte	16	Aspromonte Orientale	16.a
		Aspromonte Occidentale	16.b

Carta delle Unità Paesaggistiche Territoriali Regionali

Figura 3-30 – Atlante degli APTR (Estratto Tomo 3 del QTRP). L'area di intervento è individuata dal cerchio rosso.

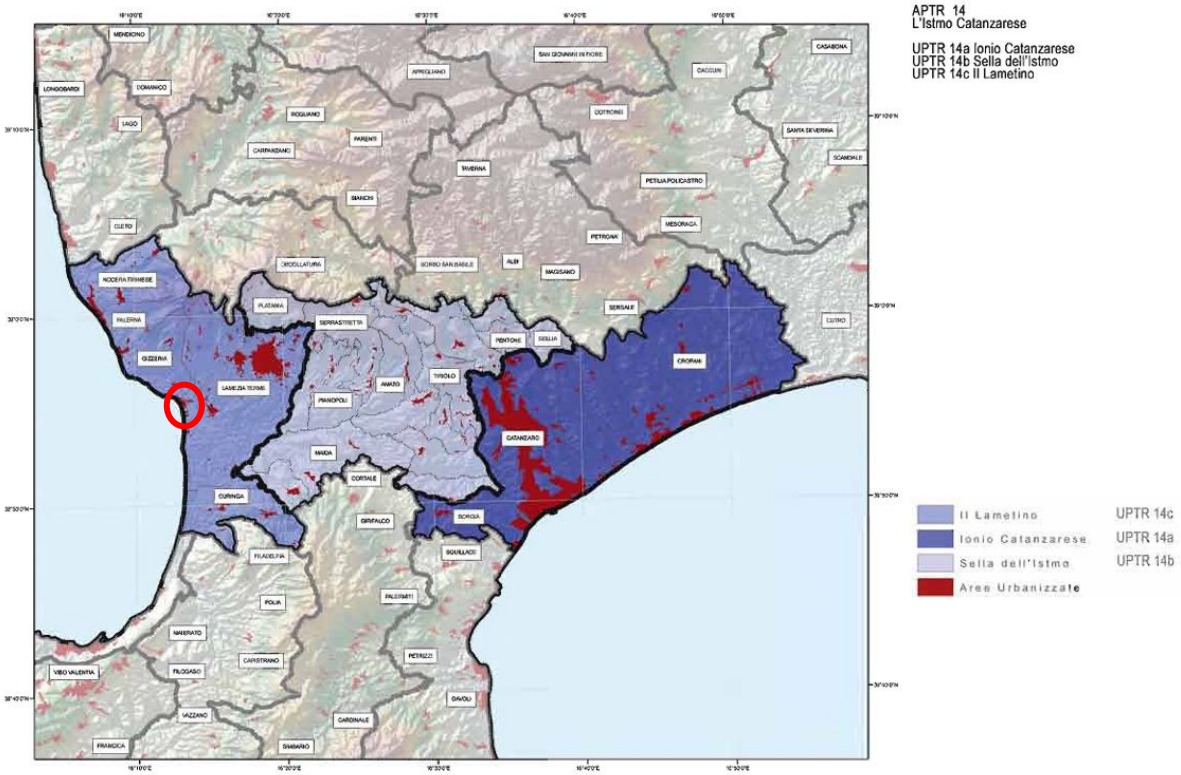


Figura 3-31 – Estratto Tomo 3 del QTRP_ Atlante degli APTR_APTR 14

Inoltre le aree di interesse ricadono nei **Vincoli ex art.136 D.Lgs 42/04** n. **18006**.

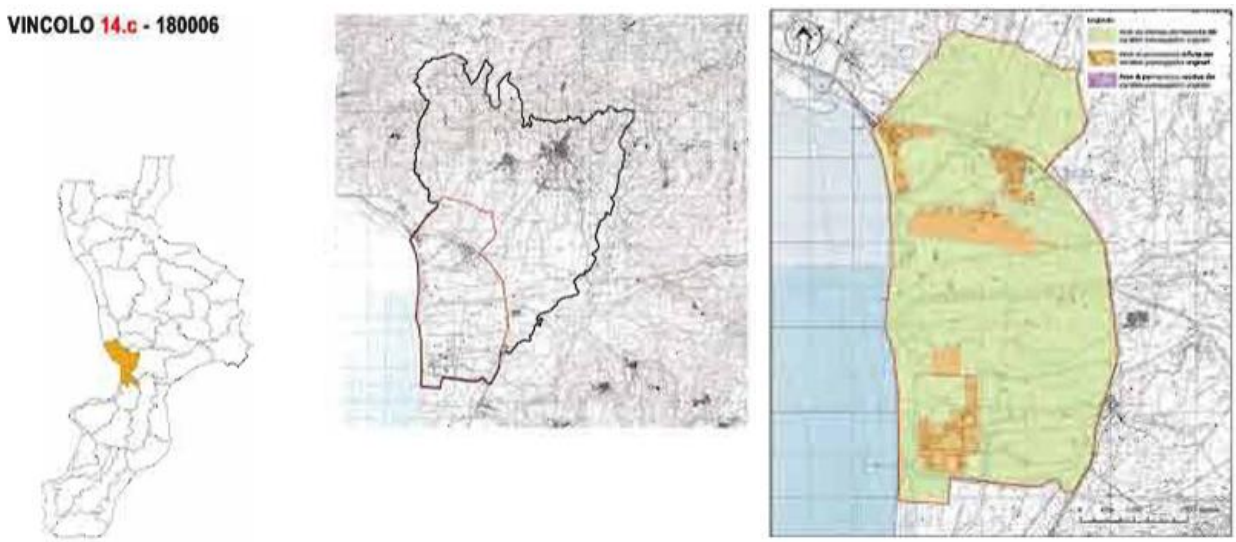


Figura 3-32 – Estratto Tomo 3 del QTRP_ Atlante degli APTR_APTR 14_Vincolo 180006 "AREA COSTIERA TIRRENICA SITA NEL COMUNE DI LAMEZIA TERME (EX SANTA EUFEMIA LAMEZIA) COMPRENDENTE LA LOCALITA FIORE"

Ai fini del progetto in esame sono stati considerati i seguenti articoli del Tomo 4 delle disposizioni normative del QTRP:

- ***art.8 - DICHIARAZIONI DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO***

1. Nelle aree oggetto di dichiarazioni di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art.136 del D. Lgs. 42/04 si osservano gli indirizzi, le direttive e le prescrizioni contenute nei relativi decreti ministeriali fino alla attuazione della disciplina di cui all'art.143, comma 1, lett. b).

2. La ricognizione degli immobili e delle aree dichiarate di notevole interesse pubblico di cui alle tabelle riportate nel Quadro Conoscitivo, la valutazione della sussistenza del notevole interesse pubblico degli ulteriori immobili ed aree ai sensi dell'art.138 comma 1 del D. Lgs. 42/2004 e succ. mod. e int., nonché la loro delimitazione e rappresentazione in scala idonea alla loro identificazione e le specifiche prescrizioni d'uso, è operata congiuntamente dalla Regione e dal Ministero dei Beni e le Attività Culturali e del Turismo con le modalità della copianificazione di cui al disciplinare d'attuazione sottoscritto l'11.05.2012 (rep. n. 746) e recepite dal presente QTRP.

- ***art.11 - LA COSTA: RIQUALIFICAZIONE E VALORIZZAZIONE DEGLI AMBITI COSTIERI E MARINI***

Definizione.

Le zone costiere della Calabria, come meglio descritto dal "Tomo 2° - Visione Strategica" del QTRP, rappresentano un patrimonio comune fragile e importantissimo di cui è fondamentale che siano tutelati la diversità biologica, il valore paesaggistico, la qualità ambientale contemperando la salvaguardia delle risorse biologiche, della salute, delle attività economiche sostenibili e del benessere sociale. In particolare sono di interesse paesaggistico e tutelate per legge, ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. a) del Codice i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare.

1. Ambito costiero naturale

Indirizzi.

1.Il QTRP al fine assicurare una gestione strategica della difesa dei litorali ed uno sviluppo sostenibile delle zone costiere mediante un utilizzo dei territori costieri compatibile con il valore del paesaggio ed il mantenimento delle aree ancora libere, promuove la salvaguardia e la tutela attiva dei paesaggi naturali costieri e delle soluzioni di continuità (spazi non antropizzati) tra gli abitati costieri, dispone di contrastare il processo di formazione di un fronte urbano costiero unico, attraverso il ridisegno e la riqualificazione dei paesaggi naturali costieri.

Prescrizioni

1.Limitatamente ai tratti costieri non antropizzati e non urbanizzati, posti fuori dai centri abitati (per "centri abitati" si intende quanto definito dal Nuovo codice della Strada art. 4 del D.Lgs. n. 285 del 30.4.1992), fatte salve le previsioni dell'articolo 146 del DLgs 42/04, il QTRP, nelle more dell'adozione dei Piani Paesaggistici d'Ambito, prescrive il divieto assoluto di edificabilità nella fascia costiera interna ai 300 ml dal confine del demanio marittimo, (linea SID cosi come definita dalla cartografia catastale), e fino ad un massimo di 500 mt dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sul mare. Per non antropizzati e non urbanizzati si intendono le aree definite, nei piani urbanistici vigenti alla data di pubblicazione sul BURC dell'atto di adozione del QTR, agricole o classificati E ai sensi del DM 1444/68 nonché le aree con destinazione diversa, per le quali le trasformazioni territoriali siano sottoposte a piano attuativo, non ancora approvato od valutato ai sensi dell'art. 16, comma 3, della Legge 17 agosto 1942, n. 1150 ed autorizzati ai sensi dell'art. 146 del DLgs 42/04 entro il sopracitato termine. Sono comunque fatte salve le opere infrastrutturali pubbliche e di pubblica utilità, le opere connesse alla tutela della salute e della pubblica incolumità, nonché le attività strettamente connesse all'attività agricola che non prevedano edificazioni e che comunque non alterino il contesto paesaggistico ed ambientale dei luoghi.

2.Le aree e i territori costieri per i quali vige il divieto suddetto saranno individuate in dettaglio dai Piani Paesaggistici d'Ambito. I comuni, ai sensi dell'art. 145 del DLgs. 42/04, valuteranno la coerenza delle previsioni dei PSC (PRG e/o PdF) vigenti, in quanto ricomprese in strumenti attuativi già approvati e ancora attuali, provvedendo ad adeguare gli strumenti vigenti alle presenti norme con la facoltà di prevedere ulteriori fasce di rispetto in aggiunta alle suddette limitazioni.

3.Nelle zone umide e lungo le coste devono essere preservate le caratteristiche sabbiose dei terreni con la conservazione integrale della fascia predunale e dunale e delle morfologie naturali (dune, falesie, piccole isole, etc.) sia sotto il profilo della trasformazione fisica che delle forme di fruizione; Per le barriere frangivento, tra cui anche le pinete, sono inibite l'eliminazione delle medesime e le attività antropiche che ne possano far mutare il carattere paesaggistico. Nelle stesse aree sono inoltre da perseguire:

- *il contenimento delle opere per la fruizione del demanio marittimo, da limitarsi a quelle temporanee e facilmente rimovibili;*
- *il contenimento delle trasformazioni ad elevato impatto paesaggistico connesse alle attività agricole;*
- *la conservazione dei complessi vegetazionali naturali caratterizzanti il paesaggio costiero.*

2.Ambito costiero urbanizzato

Indirizzi

1.Al fine di realizzare fronti mare non particolarmente impattanti nelle aree costiere- marine, i Comuni, nei tratti di costa urbanizzati, nella redazione dei PSC/PSA avranno cura di:

- *preservare ove esistenti le testimonianze ed i valori del paesaggio agrario e costiero;*
- *mantenere i giardini mediterranei e le aree piantumate;*
- *stabilire per gli interventi di nuova edificazione sottoposti a piano attuativo un rapporto tra la distanza dalla linea di confine demaniale marittimo (linea SID) e l'altezza possibile dei nuovi fabbricati mai inferiore a 5/1.*

Direttive

1.I Comuni attueranno un'azione tendente prima alla individuazione e poi alla eliminazione dei detrattori ambientali e paesaggistici e quindi alla demolizione di manufatti deturpanti, realizzati in assenza dei presupposti di legge.

2.I Comuni censiranno e perimetreranno entro dodici mesi dall'approvazione del presente QTRP, altresì, i comparti sorti abusivamente, intendendosi per comparto abusivo, ove ammissibile ai sensi delle vigenti disposizioni in materia urbanistico-edilizia e paesaggistica, un agglomerato di almeno n. 5 fabbricati abusivi, e pianificheranno con gli strumenti previsti dalla L.R 19/02 (piani di recupero) l'eliminazione dei detrattori e del degrado e la rifunzionalizzazione urbanistica.

Prescrizioni

1. All'interno del confine demaniale marittimo, ed in ogni caso al di fuori della fascia dei Nella fascia compresa tra la linea demaniale e la linea dei 300 mt dalla linea di battigia, fatte salve le procedure autorizzative di cui al D.lgs. 42/04, per i vuoti edilizi è ammissibile un'edificazione con altezza non superiore a quella degli edifici vicini, e nel caso di altezze differenti, non superiore all'altezza di quello più basso alla media delle altezze degli edifici adiacenti. Non è comunque ammissibile la previsione di manufatti fuori scala.

2. Inoltre dovranno essere garantiti in numero e dimensioni adeguati corridoi di accesso e coni visuali di permeabilità verso la spiaggia.

- ***art.12 - LE FIUMARE E I CORSI D'ACQUA: RIQUALIFICAZIONE E VALORIZZAZIONE***

In analogia con il progetto per i territori rurali e montani, anche qui si prescrive l'"intesa Città Campagna" per quelle aree di cerniera fra costa e montagna e messe in relazione dal sistema dei corsi d'acqua, per come già indicato dal precedente art. 10 c. 1.4 e 1.5.

Indirizzi

1. Il QTRP individua quali misure di salvaguardia paesaggistica i seguenti indirizzi rivolti alla tutela delle fiumare:

a) salvaguardare e migliorare i caratteri di naturalità degli alvei, anche tramite un'attenta gestione della risorsa idrica e degli interventi di regimazione idraulica, al fine di garantire un'adeguata presenza d'acqua;

b) riqualificare le sponde fluviali per contrastare il fenomeno dell'inquinamento determinato da scarichi abusivi degli abitati e delle attività produttive;

c) tutelare le specifiche connotazioni vegetazionali e gli specifici caratteri geomorfologici dei singoli torrenti e fiumi, quali cascate, forre, orridi, meandri, lanche e golene;

d) *salvaguardare e valorizzare il sistema di beni e opere di carattere storico insediativo e testimoniale che connotano i diversi corsi d'acqua, quale espressione culturale dei rapporti storicamente consolidati tra uomo e fiume;*

e) *riqualificare le situazioni di degrado ambientale e paesaggistico in coerenza con le finalità di salvaguardia e tutela sopraindicate;*

f) *risanare gli alvei fluviali e ricostruire gli habitat interessati;*

g) *favorire la realizzazione di percorsi di mobilità dolce lungo le sponde fluviali;*

h) *recupero e riqualificazione dei corsi d'acqua ed in particolare delle foci attraverso la creazione di una zona di rinaturizzazione;*

i) *bloccare la tendenza agli usi impropri degli alvei: presenza di cave, discariche abusive, produzione di calcestruzzi e cementifici, impianti industriali ed addirittura di espansioni urbane.*

2.Nelle aree individuate dal PAI come aree di golena non è possibile alcuna trasformazione se non l'uso agricolo ferma restando la conformità con quanto disposto dal R.D. n.523/1904.

3.Conformemente a quanto previsto dalla LUR, il QTRP indirizza i Comuni, in forma singola o associata, a ricorrere all'adozione di specifici P.I.N.T. (art. 33) che contengano interventi per la rinaturalizzazione delle fiumare e dei corsi d'acqua e la loro sistemazione a verde nei tratti urbani. Per gli interventi specifici relativi alla riqualificazione delle foci si applicano le disposizioni dell'art. 11 della LR n° 17 del 21/12/05.

4.Gli interventi di contrasto al degrado ecologico e quello al dissesto idrogeologico dei contesti flumarensi vanno predisposti di concerto con le Amministrazioni preposte, soprattutto per le fiumare di maggiore rilievo, considerate elementi strutturanti della rete ambientale operativa e strutturale.

Direttive

1.Il QTRP emana le seguenti direttive:

a) *le Province nell'ambito dei rispettivi PTCP prevederanno per i corsi d'acqua più importanti, la perimetrazione degli ambiti fluviali ad elevata valenza paesaggistica e ambientale*

b) *Sono esclusi nuovi interventi sulle aree fluviali e lacustri, al di fuori dei centri urbani così come definiti all'articolo 11, ad eccezione di quelli necessari per la messa in sicurezza, la riduzione dei livelli di rischio ambientale e gli interventi strettamente connessi all'attività agricola che non prevedano edificazioni e che comunque non alterino il contesto paesaggistico ed ambientale dei luoghi.*

c) *All'interno dei piani di spiaggia, i Comuni dovranno prevedere le zone di rinaturalizzazione in prossimità delle foci, al fine di restituire al medesimo corso d'acqua una caratterizzazione della riqualificazione naturalistico-ambientale delle stesse che riesca a mettere in relazione il sistema costiero con quello montano.*

d) *Tutti gli interventi dovranno essere progettati nel rispetto dei principi e dei metodi applicativi elaborati in materia di ingegneria naturalistica.*

- ***art.25 - VINCOLI INIBITORI***

1. Valgono le norme di vincolo inibitorio alla trasformazione per i Beni Paesaggistici di seguito elencati. Sono comunque fatte salve le opere infrastrutturali pubbliche e di pubblica utilità, le opere connesse alla tutela della salute e della pubblica incolumità, nonché le attività strettamente connesse

all'attività agricola che non prevedano edificazioni e che comunque non alterino il contesto paesaggistico ed ambientale dei luoghi:

a) *fiumi, torrenti, corsi d'acqua, per i quali vige l'inedificabilità assoluta nella fascia della profondità di 10 metri dagli argini, od in mancanza di questi, nella fascia della profondità di 20 metri dal piede delle sponde naturali, fermo restando disposizioni di maggior tutela disciplinate dal PAI, fatte salve le opere destinate alla tutela dell'incolumità pubblica.*

b) *territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'art. 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;*

c) *zone umide incluse nell'elenco previsto dal DPR 13 marzo 1976 n.448.*

d) *zone archeologiche (per come riportate dal "TOMO 1° Quadro Conoscitivo" e definito dalle presenti Disposizioni Normative).*

e) *aree costiere per le quali vige il vincolo di inedificabilità assoluta definito al punto 1 delle "prescrizioni" del comma 1 dell'articolo 11 del presente tomo.*

2.Qualunque trasformazione può essere autorizzata dalla autorità competente solo per interventi di conservazione e di riqualificazione dei beni ivi esistenti.

- ***art.26 - SALVAGUARDIA DEL TERRITORIO, VINCOLI TUTORI***

1.Per i Beni paesaggistici individuati ai sensi dell'art. 134 del Codice, di cui al precedente art. 3 punto 4, valgono le norme di Salvaguardia prescritte dal presente Tomo IV; essi sono comunque assoggettati ad un vincolo tutorio, ovvero ogni trasformazione è condizionata al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del Codice da parte dell'autorità competente alla gestione del vincolo.

- ***art.27 - DISPOSIZIONI PER I BENI PAESAGGISTICI - CORRETTO INSERIMENTO: DIRETTIVE***

1.I Beni paesaggistici di cui al precedente articolo sono oggetto di conservazione e tutela, pertanto qualunque trasformazione è soggetta ad autorizzazione paesaggistica e alle procedure di corretto inserimento degli interventi di cui a seguire.

2.La specifica delimitazione e rappresentazione cartografica appropriata, su base GIS e catastale, dei suddetti beni è operata dalla Regione in accordo con il MiBACT nell'ambito dell'elaborazione congiunta del Piano paesaggistico.

3.I Comuni, nella formazione dei loro PSC/PSA e le Provincie con i loro PTCP, riportano quanto già individuato dal Piano paesaggistico ed eventualmente formulano nuove proposte per la tutela di ulteriori aree.

A -Procedure corretto inserimento:

1.Ai fini della valutazione di corretto inserimento degli interventi nel paesaggio il QTRP individua tre situazioni di riferimento:

a) *le trasformazioni non ammissibili in quanto ostative del perseguimento degli obiettivi di tutela del paesaggio;*

b) *le trasformazioni rilevanti, la cui ammissibilità dipende dai contenuti e dalla qualità del progetto di trasformazione;*

c) le trasformazioni ordinarie, non particolarmente significative ai fini dell'applicazione della procedura di valutazione.

2.Il QTRP vieta le trasformazioni non ammissibili e prescrive, per tutte le trasformazioni rilevanti, le misure per il corretto inserimento di cui all'art.143, comma h, del Dlgs 42/2004 e s.m.i., la cui applicazione va documentata in sede di formazione e approvazione degli strumenti urbanistici, nonché in sede di procedimento relativo al titolo abilitativo edilizio e, per i Beni paesaggistici, in sede di istanza di autorizzazione paesaggistica.

3.La valutazione di rilevanza dell'intervento sotto il profilo paesaggistico è attribuita all'autorità che autorizza l'intervento, con argomentazioni adeguatamente motivate. In ogni caso tutti i progetti relativi agli interventi sottoposti a procedura di VIA ai sensi del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.e.i. sono dichiarati paesaggisticamente rilevanti.

B - Documentazione di riferimento

1.Ai fini della procedura in oggetto i progetti da sottoporre a valutazione in quanto giudicati rilevanti, comprendono:

a) Planimetria in scala appropriata alla corretta rappresentazione dell'intervento ai fini della valutazione paesaggistica. Detta planimetria contiene il perimetro del Contesto di Riferimento Progettuale (CRP) assunto per il corretto inserimento paesaggistico della previsione urbanistica o dell'intervento ed al suo interno la rappresentazione di:

1. Beni paesaggistici e Beni identitari eventualmente ricadenti all'interno ovvero, anche esterni, qualora interessati da intervisibilità con l'intervento;

2. rappresentazione degli elementi e dei segni caratterizzanti il paesaggio del CRP;

3. individuazione dei punti di vista privilegiati, per accessibilità, per frequentazione o per rilevanza sociale;

b) Visione panoramica a 360° dal punto più alto, o dai punti più alti in caso di previsione urbanistica, con adeguate metodologie informatiche, allo scopo di individuare il campo di intervisibilità compresa l'intercettazione dei beni sopra richiamati;

c) Visione prospettica della sagoma dell'intervento rappresentata in scala, su fotografia eseguita ad altezza d'uomo dal punto di massima visibilità;

d) Sezione/profilo secondo le linee di massima pendenza che metta in relazione l'intervento con la morfologia del suolo e con gli elementi significativi del paesaggio locale;

e) Relazione argomentativa dei contenuti paesaggistici del progetto o delle previsioni di piano generale e/o attuativo.

2.Qualora la verifica riguardi trasformazioni rilevanti ricadenti nei Beni paesaggistici di cui all'art. 136, all'art. 142 e delle aree e immobili di cui all'art.157 del Codice, le elaborazioni di cui al presente articolo integrano la Relazione paesaggistica di cui al DPCM 12 dicembre 2005, art. 3. C - Regole di intervisibilità

1.Per il corretto inserimento saranno adottate le seguenti le regole di intervisibilità: il controllo della visibilità dai diversi lati e dei piani di analisi dell'intervisibilità dell'impianto nel paesaggio, a seconda delle sue caratteristiche distributive, di densità e di estensione attraverso la rappresentazione fotografica dello stato attuale dell'area d'intervento e del contesto paesaggistico.

2.Le riprese saranno effettuate da luoghi di normale accessibilità e da punti e percorsi panoramici,

dai quali sia possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del territorio. Per percorsi panoramici si intendono anche i percorsi costieri con visibilità dal mare verso la costa. Nel caso di interventi collocati in punti di particolare visibilità (pendio, lungo mare, lungo fiume, ecc.), andrà particolarmente curata la conoscenza dei colori, dei materiali esistenti e prevalenti dalle zone più visibili, documentata con fotografie e andranno studiate soluzioni adatte al loro inserimento sia nel contesto paesaggistico che nell'area di intervento".

Il progetto in esame è conforme alle suddette norme e non altera eccessivamente il contesto paesaggistico in cui si inserisce.

3.4.2 Piano di Coordinamento Territoriale Provinciale, PTCP di Catanzaro

La Provincia di Catanzaro è dotata di **Piano di Coordinamento Territoriale Provinciale, PTCP approvato con Delibera Consiglio Provinciale N° 5 del 20 febbraio 2012**.

Il PTCP definisce l'assetto strutturale del territorio di competenza, stabilisce le componenti e le relazioni da salvaguardare, le azioni strategiche e gli interventi infrastrutturali coerenti per il raggiungimento degli obiettivi.

Il PTCP dal punto di vista metodologico operativo si attua con progetti e programmi relativi all'intero territorio provinciale o ad ambiti territoriali individuati secondo particolari condizioni di omogeneità e vocazionali fisiche, economiche ed istituzionali; detta indirizzi, direttive e prescrizioni per la pianificazione urbanistica territoriale e comunale (art.1 punti 4 - 5).

Per indirizzi si intendono le disposizioni volte a fissare requisiti per la redazione dei piani comunali e dei piani settoriali provinciali, riconoscendo la possibilità di esercitare una motivata discrezionalità nella specificazione e integrazione delle previsioni e nell'applicazione dei contenuti del presente PTCP alle specifiche realtà locali, purché in coerenza con gli obiettivi e le strategie individuate nell'art.1. Per direttive si intendono le disposizioni che devono essere osservate nella elaborazione dei contenuti dei piani comunali e dei piani settoriali provinciali. Per prescrizioni si intendono le disposizioni che incidono esplicitamente e direttamente sul regime giuridico dei beni disciplinati, regolando gli usi ammissibili e le trasformazioni consentite (art.2 punto 2).

Facendo riferimento alla Tavola "**1.1. Ambiti e sistema metropolitano**" del PTCP di Catanzaro, le aree interessate dal progetto in esame rientrano nell'**Ambito Territoriale di Lamezia Terme**.

Facendo riferimento alla Tavola "**1.2. Sistemi naturali e struttura della tutela**" del PTCP di Catanzaro, le aree interessate dal progetto in esame rientrano in **Zone di restauro ambientale e sviluppo naturale**, ovvero in un **Sistema costiero attrezzato**.

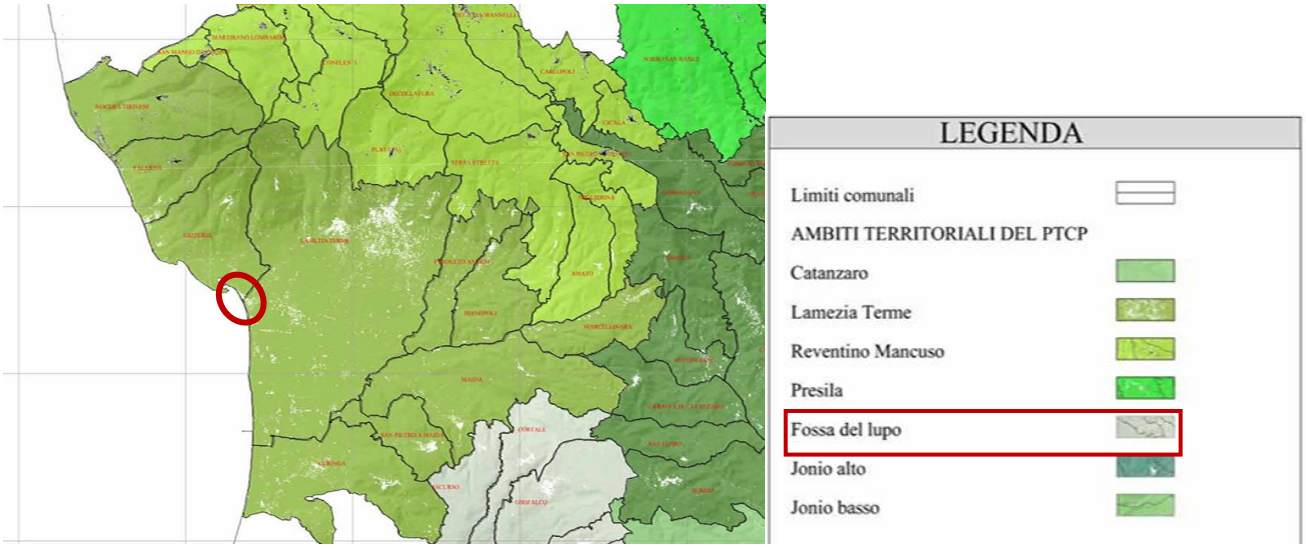


Figura 3-33 – Stralcio Tavola "1.1. Ambiti e sistema metropolitano" del PTCP di Catanzaro. Nel cerchio rosso ricade l'area di interesse.

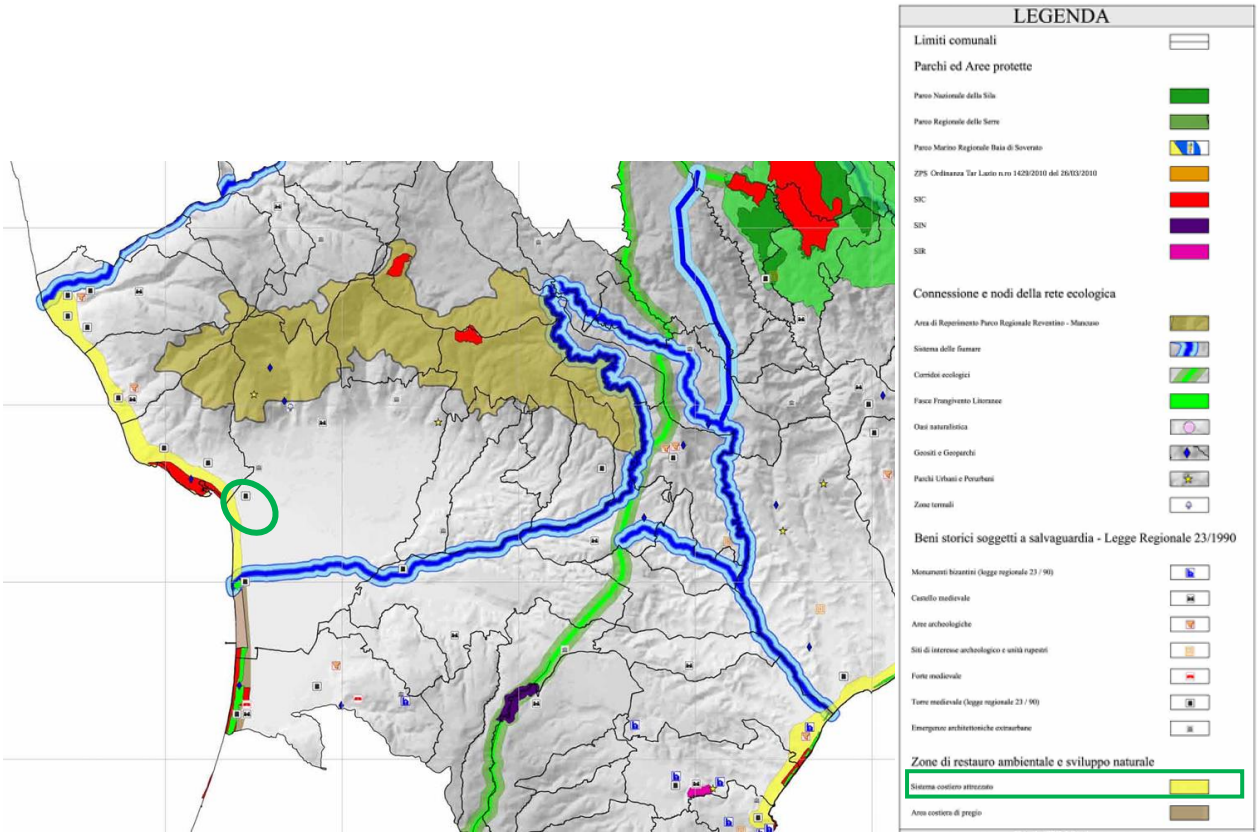


Figura 3-34 – Stralcio Tavola "1.2. Sistemi naturali e struttura della tutela" del PTCP di Catanzaro. Nel cerchio rosso ricade l'area di interesse.

Facendo riferimento alla Tavola "**2.5.a. Carta delle tutele**" del PTCP di Catanzaro, le aree interessate dal progetto in esame rientrano in **Aree soggette a vincolo ai sensi del D.Lgs 42/04, ai sensi del art. 142 comma 1 lettera c) fiumi e in Aree di notevole interesse pubblico ai sensi della Legge 1497/39**, ovvero in **(1) Lamezia Terme D.M. 07.07.67**.

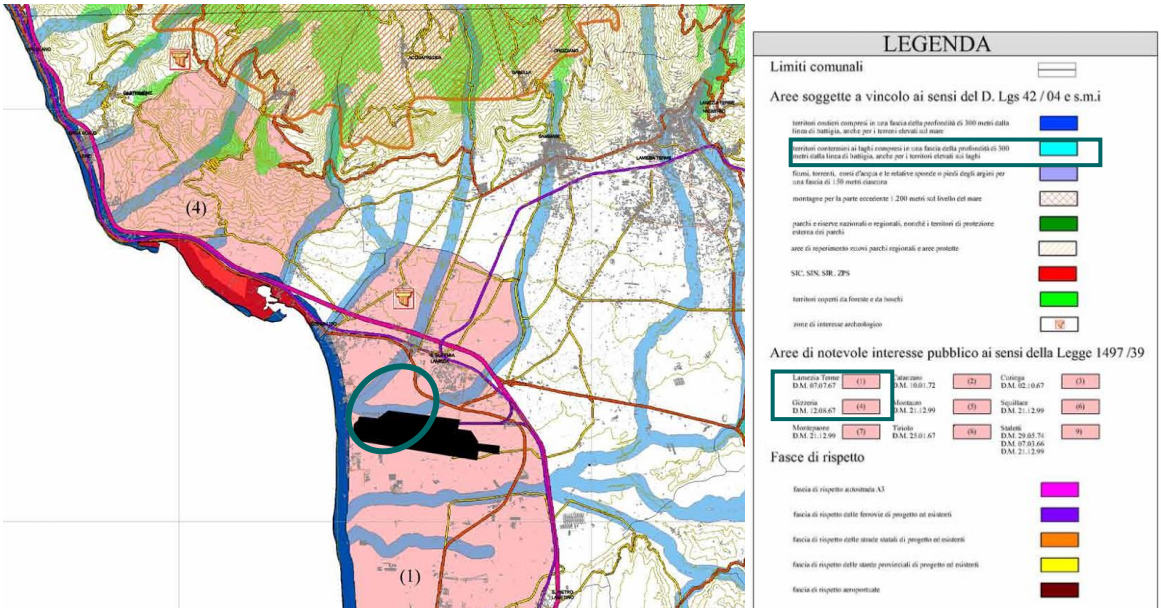


Figura 3-35 – Stralcio Tavola "2.5.a. Carta delle tutele" del PTCP di Catanzaro. Nel cerchio verde ricade l'area di interesse.

Di seguito si riportano le Norme tecniche di attuazione del PTCP di Catanzaro di riferimento per le aree di intervento in esame.

- ***ART. 21 - AMBITI TERRITORIALI***

1. *Ciascun ambito costituisce il riferimento geografico localizzativo per le direttive e gli indirizzi da applicare a livello locale, per le quali è richiesta una interazione con gli strumenti urbanistici locali e una partecipazione delle collettività abitanti.*
2. *Gli ambiti sono distinti in base alle caratteristiche naturali e storiche ed in relazione alla tipologia, rilevanza e integrità dei valori paesaggistici, ai sensi dell'art.135 del D.Lgs. 22/1/2004, n.42 e s.m.i.*
3. *Gli ambiti identificati sono i seguenti:*
    a. *Catanzaro e il suo ambito urbano*
        1. *Borgia*
        2. *Catanzaro*
        3. *Caraffa di Catanzaro*
        4. *Marcellinara*
        5. *Pentone*
        6. *San Floro*
        7. *Sellia*
        8. *Settingiano*
        9. *Simeri Crichi*
        10. *Gimilliano*

11. *Tiriolo*

b. *ambito Alto Jonio*
    1. *Andali*
    2. *Belcastro*
    3. *Botricello*
    4. *Cropani*
    5. *Marcedusa*
    6. *Sellia Marina*
    7. *Soveria Simeri*

c. *ambito Presila*
    1. *Albi*
    2. *Cerva*
    3. *Fossato Serralta*
    4. *Magisano*
    5. *Petronà*
    6. *Sersale*
    7. *Sorbo San Basile*
    8. *Taverna*
    9. *Zagarise*

d. *Lamezia Terme e l'ambito della Costa Tirrenica*
    1. *Lamezia Terme*
    2. *Curinga*
    3. *Falerna*
    4. *Feroleto Antico*
    5. *Gizzeria*
    6. *Maida*
    7. *Nocera Terinese*
    8. *Pianopoli*
    9. *San Pietro a Maida*

e. *ambito Reventino Mancuso*
    1. *Amato*
    2. *Carlopoli*
    3. *Cicala*

4. *Conflenti*
5. *Decollatura*
6. *Martirano*
7. *Martirano Lombardo*
8. *Miglierina*
9. *Motta Santa Lucia*
10. *10. Platania*
11. *San Mango d'Aquino*
12. *San Pietro Apostolo*
13. *Serra Stretta*
14. *Soveria Mannelli*

f. *ambito Basso Jonio*

1. *Badolato*
2. *Davoli*
3. *Gagliato*
4. *Gasperina*
5. *Guardavalle*
6. *Isca sullo Jonio*
7. *Montauro*
8. *Montepaone*
9. *Petrizzi*
10. *San Sostene*
11. *Santa Caterina dello Jonio*
12. *Sant'Andrea Apostolo dello Jonio*
13. *Satriano*
14. *Soverato*
15. *Squillace*
16. *Staletti*

g. *ambito Fossa del Lupo*

1. *Amaroni*
2. *Argusto*
3. *Cardinale*
4. *Cenadi*

5. *Centrache*
6. *Chiaravalle Centrale*
7. *Olivadi*
8. *Palermiti*
9. *San Vito sullo Jonio*
10. *Torre di Ruggiero*
11. *Vallefiorita*
12. *Girifalco*
13. *Cortale*
14. *Jacurso*

- ***ART. 22 - CONTENUTI E PRESCRIZIONI DEGLI AMBITI***

In ogni ambito di paesaggio si devono individuare:

1. *Documenti generali di indirizzo e riferimento alle Linee guida e al QTR.*
2. *Analisi tematiche, approfondimenti e ampliamenti del quadro conoscitivo:*

   ciascun ambito è indagato secondo due sistemi: naturale e antropico e a sua volta vengono individuati temi di indagine del territorio: geologia e ecomorfologia, clima, apparati paesistici e vegetazione, centri e nuclei storici e beni isolati, viabilità storica, assetto territoriale e infrastrutture, archeologia, attività estrattive, etno-antropologia, quadro istituzionale e vincoli.
3. *Sintesi interpretativa e inquadramento strutturale dell'ambito:*

   lettura incrociata e sovrapposta degli elementi di indagine definiti al punto precedente. Gli elementi di sintesi sono letti anche in un contesto socio-economico per l'orientamento dello sviluppo locale.
4. *Rappresentazioni strategico progettuali:*

   definizione di prospezioni progettuali tese a rappresentare le nuove strategie territoriali evidenziando le forme relazionali tra sistemi naturali e insediativi che si intendono attribuire all'ambito tramite il processo di pianificazione.
5. *Apparato normativo da perseguire anche tramite la concertazione tra soggetti competenti.*

- ***ART. 23 - DISCIPLINA GENERALE DEI BENI PAESAGGISTICI E DEGLI ALTRI BENI DI RILEVANZA PESAGGISTICA***

1. *Le seguenti categorie di Beni paesaggistici, quali espressione dei valori storici, culturali, naturali, morfologici ed estetici del territorio, sono soggetti a tutela ai sensi di legge:*
   a. *gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico indicati all'art.136 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.;*
   b. *gli immobili e le aree di cui all'art.157 del D.Lgs. 42/2004, e s.m.i.;*
   c. *gli immobili e le aree previsti tutelate per legge dall'art.142 del D.Lgs. 42/2004, e s.m.i.;*

d. *le "Aree di eccezionale interesse paesaggistico" individuate dalle Soprintendenze per i Beni Architettonici ed il Paesaggio e per il Patrimonio storico artistico e demoetnoantropologico competenti per territorio;*

2. *I beni paesaggistici individuati sono comunque soggetti alla disciplina del PTCP indipendentemente dalla loro localizzazione negli ambiti di paesaggio.*
3. *Ai beni paesaggistici individuati dal presente piano si applicano le disposizioni degli artt.146 e 147 del D.Lgs. 22/1/2004 n.42 e s.m.i.*
4. *L'individuazione dei beni di cui ai commi precedenti costituisce riconoscimento del valore rilevante degli stessi e, pertanto, le conseguenti limitazioni alla facoltà di godimento non danno luogo ad indennizzo ai sensi dell'art.145 del D.Lgs.42/2004 e s.m.i. e hanno valore a tempo indeterminato.*
5. *Il PTCP evidenzia, nei singoli ambiti di paesaggio altri beni (vedi Parte II - Paesaggio), individuati per la loro rilevanza paesaggistica e per il ruolo identitario dei siti in cui sono localizzati, per i quali i piani ed i progetti di qualsiasi ordine devono assicurare la salvaguardia del rapporto storicamente consolidato con il contesto ed ancora leggibile in termini di:*
   a. *spazi liberi nell'intorno,*
   b. *rapporto con le vie di accesso o con altri elementi strutturali (costa, corso d'acqua, rilievo, crinale),*
   c. *emergenza percettiva,*
   d. *prossimità con macchie arboree o altri elementi del sistema naturale o coltivato che fanno da quinta o da sfondo.*

- ***ART. 30 - AREE COSTIERE***

1. *Le aree costiere comprendono un contesto territoriale complesso, articolato in elementi differenti ma fortemente interrelati che nell'insieme costituiscono aree di valore ambientale e paesaggistico di straordinaria rilevanza.*
2. *Il PTCP prescrive il divieto di modificazione del suolo e di usi o attività suscettibili di condizionarne la funzionalità ecosistemica e la fruibilità, in particolare di interventi o attività che comportino:*
   a) *l'alterazione delle dinamiche morfoevolutive del fronte e del versante costiero;*
   b) *le modifiche anche locali al profilo di equilibrio dei versanti;*
   c) *l'alterazione delle condizioni di stabilità delle coltri superficiali detritiche e pedologiche;*
   d) *l'alterazione dei caratteri qualitativi e quantitativi della copertura vegetazionale e dei suoi rapporti con la componente pedologica.*

- ***ART. 34 - AREE DI INTERESSE NATURALISTICO ISTITUZIONALMENTE TUTELATE***

1. *Il sistema provinciale delle aree protette rappresenta l'insieme delle aree di maggiore rilevanza naturalistica del territorio provinciale ed è composto dalle seguenti tipologie di aree protette, previste dalla legislazione comunitaria, nazionale e regionale:*

a) *il Parco Nazionale della Sila;*

b) *il Parco Naturale Regionale delle Serre*

c) *Il Parco Marino di Soverato*

d) *le Riserve Naturali Statali: Poverella - Villaggio Mancuso Coturelle - Piccione Gariglione - Pisarello*

e) *i Siti di Interesse Comunitario (SIC)*

f) *i Siti di Interesse Nazionale (SIN)*

g) *i Siti di Interesse Regionale (SIR)*

2. *I predetti parchi e aree protette hanno una regolamentazione specifica istituzionale per ciascuno di essi a cui il PTCP demanda.*

3. *All'interno di dette aree si dovranno promuovere le seguenti attività:*

   a) *definire gli interventi volti ad insediare:*

      - *attività di ricerca scientifica e di innovazione tecnologica connesse ai temi ambientali ed al miglioramento della produzione agricola nonchè alla innovazione di prodotti e di processi per le imprese del sistema locale;*
      - *attività finalizzate all'educazione ambientale;*
      - *attività sportive, ricreative, culturali e turistiche*

   b) *prevedere la realizzazione di:*

      - *accessi ed itinerari ricreativi e didattici;*
      - *percorsi ciclo-pedonali ed equituristici per i collegamenti con le aree urbane e per quelli interni all'area protetta e relativi spazi di sosta;*

4. *Il sistema provinciale delle aree protette potrà venire modificato e ampliato con ulteriori aree istituite successivamente alla data di adozione del presente piano, e potrà comprendere nuove tipologie di aree protette se e in quanto previste da specifiche disposizioni normative.*

5. *Tra le aree di notevole interesse naturalistico il PTCP annovera anche quelle del costituendo Parco regionale dei Monti Reventino Mancuso, di cui riporta una ipotesi di perimetrazione. All'interno di tali aree di reperimento del futuro Parco Regionale, valgono le finalità e le norme di salvaguardia previste nel presente articolo e si applica quanto previsto all'art. 31. Per tali aree il PTCP individua una procedura di coopianificazione che possa condurre alla istituzione del Parco.*

6. *Le aree protette, sopra definite e singolarmente considerate, perseguono le finalità principali di seguito riportate, secondo quanto previsto dalla legislazione nazionale e regionale vigente in materia:*

   a) *la conservazione del patrimonio naturale, storico-culturale e paesaggistico;*

   b) *la promozione socio-economica delle comunità residenti basata sulla valorizzazione di tale patrimonio;*

   c) *recuperare e conservare i siti naturalistici ed archeologici più rappresentativi sotto l'aspetto scientifico e storico-culturale con finalità scientifiche, formative, culturali e turistiche;*

d) *proteggere e conservare specie animali e vegetali, associazioni botaniche e forestali, biotopi ed endemismi, monumenti naturali, habitat ed ecosistemi naturali;*

e) *proteggere e conservare siti archeologici e valori antropici delle attività umane e tradizionali;*

f) *promuovere attività educative, ricreative, sportive e artistico-culturali compatibili con i valori tutelati;*

g) *promuovere attività di formazione e ricerca scientifica anche attraverso la costituzione di centri di educazione ambientale.*

7. *In riferimento alle finalità di salvaguardia e valorizzazione del patrimonio naturale, storico-culturale e paesaggistico, le aree protette perseguono obiettivi di tutela, risanamento, restauro e valorizzazione riferiti a: ecosistemi, siti e paesaggi naturali, specie e associazioni vegetali, comunità biologiche, habitat rari o in via di estinzione ovvero di sosta su grandi percorsi migratori, valorizzazione di biotopi, formazioni geologiche, geomorfologiche, speleologiche di rilevante interesse storico, scientifico, culturale, didattico e paesaggistico.*

8. *In riferimento alle finalità di promozione socio-economica, basata sulla valorizzazione del patrimonio naturale, storico-culturale e paesaggistico, le aree protette perseguono i seguenti obiettivi di carattere innovativo e sperimentale: la qualificazione e promozione delle attività economiche e dell'occupazione locale in rapporto alla presenza dell'area protetta, la promozione di attività e metodiche innovative che sperimentino un più corretto rapporto uomo-ambiente basato sulla sostenibilità sia socio-economica che ambientale, il recupero di aree marginali, la ricostruzione e difesa di equilibri ecologici, ed infine la valorizzazione del rapporto uomo-natura anche mediante l'incentivazione di attività culturali, educative, del tempo libero collegate alla fruizione dell'ambiente.*

9. *Tali finalità e obiettivi generali, insieme a quelli specifici della singola area protetta espressamente individuati dal relativo provvedimento istitutivo, devono essere perseguiti dall'Ente gestore e dai comuni interessati mediante il coinvolgimento diretto delle realtà sociali ed economiche interessate attivando ogni possibile forma di collaborazione tra Ente di gestione e comunità socio-economiche locali, stimolando la più ampia partecipazione alla piena realizzazione dell'area protetta.*

10. *Finalità primaria del sistema provinciale delle aree protette è la gestione unitaria e coordinata dell'insieme dei principali biotopi rari e minacciati, quale sistema d'eccellenza naturalistico-ambientale del territorio provinciale, da salvaguardare e valorizzare mediante gli strumenti di pianificazione e programmazione regionale, provinciale, comunale e dell'area protetta.*

11. *Il PTCP riconosce al sistema delle aree protette un ruolo fondamentale nello svolgimento di alcune "funzioni-obiettivo" qui di seguito elencate:*

a) *costituire l'ossatura della rete ecologica di livello provinciale inserita nella rete di scala europea denominata Rete Natura 2000. Le funzioni di collegamento tra le singole aree protette dovranno essere assicurate dai corridoi ecologici rappresentati dai corsi d'acqua e dalle aree individuate come connettivo di particolare interesse naturalistico;*

b) *rappresentare la struttura fondante in cui favorire la creazione di un sistema integrato di offerta di qualità, per l'offerta turistica, agrituristica, ricreativa, culturale, didattico-*

scientifica, ma anche gastronomica e di produzioni tipiche, innovazione dello sviluppo socio-economico del territorio, in stretto raccordo con gli obiettivi e gli indirizzi di riqualificazione e valorizzazione degli specifici ambiti di paesaggio;

c) costituire una gestione coordinata tra Enti gestori delle singole aree e la Provincia nella quale ciascuno nel proprio ruolo, cooperi alla realizzazione di una comune rete di promozione, di offerta di fruizione e di servizi strutturata a livello di sistema, che consenta la realizzazione di una sperimentazione coordinata di programmi e processi di sviluppo socio-economico ed ambientale sostenibile.

12. La disciplina, in merito alla salvaguardia e valorizzazione nonché alle destinazioni e trasformazioni ammissibili del territorio compreso nelle aree protette, è stabilita dagli atti istitutivi e dai piani, programmi e regolamenti previsti dalle specifiche leggi che regolano la materia.

Il progetto in esame verrà realizzato in accordo alle norme e ai principi del suddetto PTCP.

3.4.3 Piano Strutturale Comunale, PSC Lamezia Terme

Con la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Calabria (BURC), il ***18 dicembre 2023*** sono entrati in vigore il ***Piano Strutturale Comunale*** ed il ***Regolamento Edilizio Urbanistico*** della città di Lamezia Terme, secondo le previsioni della Legge Urbanistica della Calabria, L.R. n. 19/2002.

Di seguito si riporta uno Stralcio della "***Tavola 1. Progetto urbano***" del PSC:

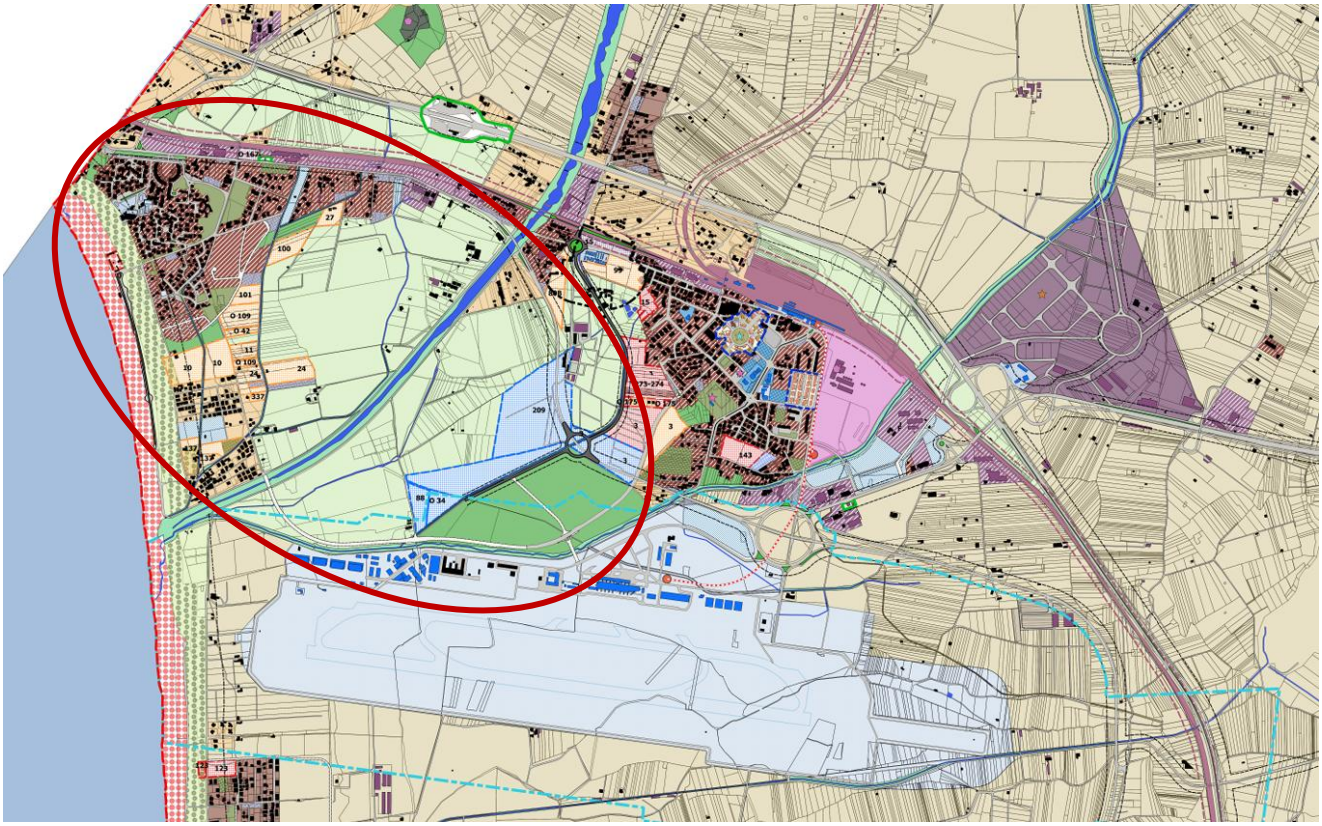


Figura 3-36 – Stralcio della "Tavola 1.2 Progetto urbano" del PSC di Lamezia Terme. Nel cerchio rosso ricade l'area di intervento.

In base al PSC l'intervento ricade nelle aree:

- **Zona agricola periurbana (Art. 84);**
- **Insediamenti diffusi (Art.73 e 85);**
- **Parchi urbani ad attuazione perequativa (Art. 56);**
- **Rispetto aeroportuale (Art. 12 e 49);**
- **Rete stradale esistente (Art. 44);**
- **Aste stradali di nuova previsione del territorio urbanizzato (Art. 44).**

L'intervento è soggetto ai seguenti articoli delle Norme di attuazione del ***REGOLAMENTO EDILIZIO ED URBANISTICO*** del PSC:

- ***Art. 3.2.4 - Percorsi pedonali e piste ciclabili***

1. Percorsi pedonali. La sezione dei percorsi pedonali, ivi compresi i marciapiedi stradali, non potrà essere inferiore a m. 1,5, da elevarsi ad almeno m. 3,0 nel caso di percorsi alberati, ferma restando la possibilità di minori ampiezze nei tratti condizionati da edifici preesistenti.

2. Tale larghezza ordinaria può ridursi fino al minimo di m. 0,9 solo in corrispondenza di punti singolari, quali ostacoli, sporgenze o manufatti di arredo urbano o di servizio urbano (pali, segnali, panchine, cabine, contenitori per rifiuti, ecc.). In caso di successiva apposizione di ulteriori manufatti di servizio urbano o di arredo urbano, si deve comunque rispettare in qualsiasi punto la dimensione minima di m. 0,9.

3. I percorsi pedonali, qualora siano affiancati a carreggiate stradali, dovranno essere separati da queste da elementi fisici in rilievo o da un opportuno dislivello. In questa seconda eventualità, i percorsi dovranno essere adeguatamente raccordati nei punti di attraversamento delle carreggiate e in corrispondenza delle aree di sosta e di fermata, ai fini di evitare barriere architettoniche. L'innesto sulla strada delle rampe d'accesso ai marciapiedi non deve costituire un gradino superiore a 2,5 cm.

4. Negli attraversamenti carrabili del percorso pedonale, oltre a garantire la continuità plano-altimetrica delle superfici, si dovrà una adeguata visibilità reciproca fra il veicolo in manovra e il percorso pedonale.

5. Le pavimentazioni dei percorsi pedonali devono garantire una superficie continua e non sdrucciolevole.

6. La realizzazione ed apertura al pubblico transito di percorsi pedonali privati è soggetta a procedura autorizzativa.

7. Piste ciclabili. Le piste ciclabili, nonché la relativa segnaletica, dovranno essere realizzate in conformità al Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 30 novembre 1999, n.557, al Codice della Strada-D.Lgs. 30/04/92 n°285 e s.m.i. ed al relativo regolamento di esecuzione-D.P.R. 16/12/1992 n°495 e s.m.i.

8. In tutti i nuovi insediamenti oggetto di PAU devono essere realizzate adeguate piste ciclabili collegate con la rete già realizzata o prevista nei programmi del Comune all'esterno dell'ambito di intervento. Tali piste devono avere di norma una larghezza non inferiore a m. 1,5 se monodirezionali e a 2,5 m. se bi-direzionali in modo da garantire il passaggio di biciclette nei due sensi. Per le piste bi-direzionali, in presenza di punti singolari deve essere comunque garantita la larghezza di 2 m. È ammissibile la previsione di percorsi promiscui pedonali e ciclabili nel rispetto delle disposizioni del D.M. n. 557/99, solo all'interno di parchi o di aree a traffico prevalentemente pedonale.

9. Le piste ciclabili devono essere di norma separate dalle carreggiate stradali da elementi fisici in rilievo o da opportuno dislivello. In questo secondo caso il percorso ciclabile dovrà essere adeguatamente raccordato nei punti di attraversamento della carreggiata. Nei casi di attraversamenti carrabili della pista, oltre a garantire la continuità plano-altimetrica delle superfici, si dovrà assicurare le segnalazioni di attraversamento mediante appositi segnali, garantendo comunque una adeguata visibilità dal veicolo in manovra verso la pista ciclabile.

- ***Art. 3.2.5 - Requisiti e criteri di progettazione per parcheggi e piste ciclabili***

1. Nei parcheggi pubblici e in quelli pertinenziali, anche ai fini del rispetto della legge 24/03/1989 n. 122, la superficie convenzionale di un 'posto auto', comprensiva dei relativi spazi di disimpegno, si considera pari a mq. 25.

2. Nei parcheggi pubblici, in quelli pertinenziali e nelle autorimesse le dimensioni lineari del singolo posto auto, al netto degli spazi di manovra, non devono essere inferiori a m. 5 x 2,5, quelle di un posto-moto non inferiori a m. 2 x 1,25 e quelle di un posto autocarro non inferiori a m. 10 x 3.

3. Le aree a parcheggio possono essere sistemate a raso oppure utilizzate per la realizzazione di parcheggi interrati o fuori terra, anche multipiano, nell'ambito delle quantità di edificazione ammesse.

4. I parcheggi, se realizzati a raso, scoperti e senza costruzioni interrate sottostanti, devono essere sempre alberati, con filari di alberi posti mediamente ogni 6/9 m (ovvero ogni due/tre posti auto a pettine); ciascun albero deve essere dotato di una superficie permeabile minima di mq.3, separata dagli stalli di stazionamento.

5. I parcheggi pertinenziali possono essere costituiti da spazi aperti (scoperti oppure coperti), oppure da autorimesse chiuse, entro terra o fuori terra. Nei nuovi edifici non è ammessa la realizzazione di autorimesse in forma di corpo separato dall'edifico principale di cui sono pertinenza: le autorimesse devono essere comprese nella sagoma dell'edificio, se fuori terra; qualora siano interrate al di fuori della superficie coperta dell'edificio, la relativa soletta di copertura dovrà consentire, ovunque

possibile, la formazione di tappeto erboso con cespugli.

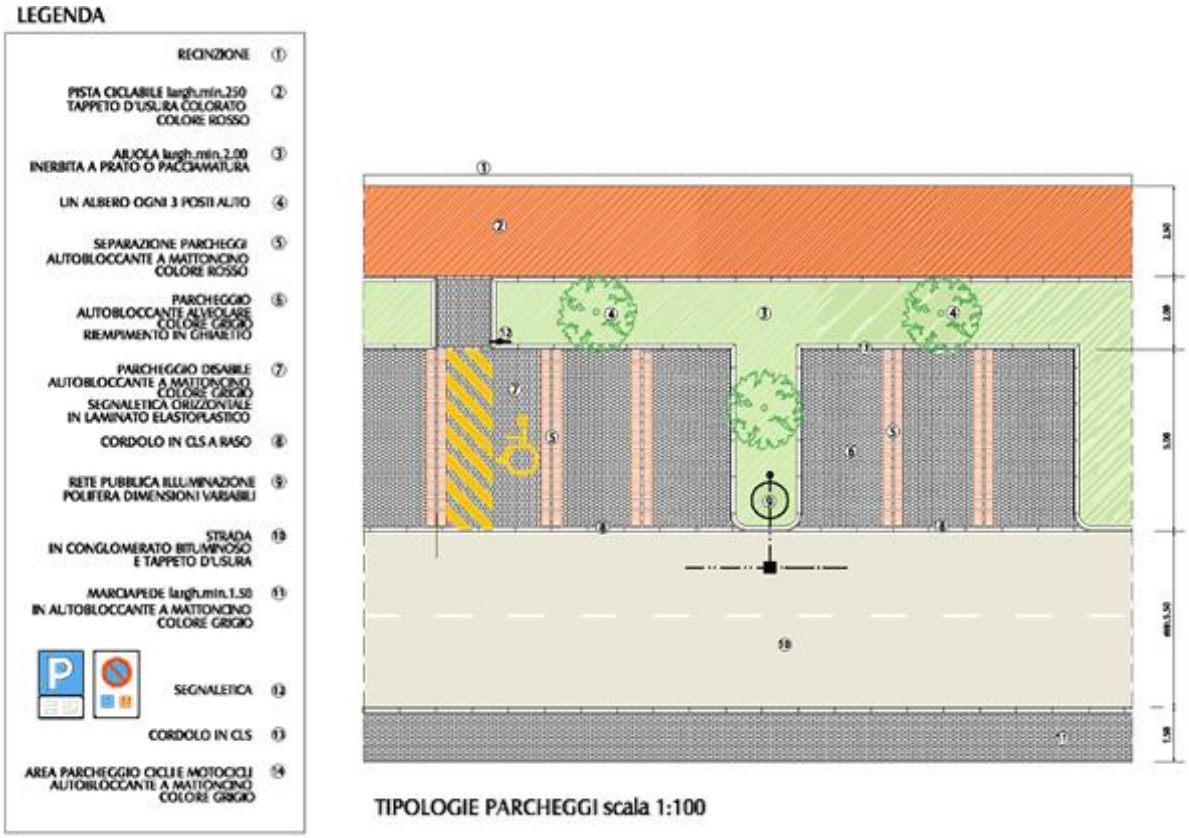
6. Solo negli edifici preesistenti all'entrata in vigore delle presenti norme sono ammesse autorimesse pertinenziali costituite da un corpo edilizio separato dall'edificio principale; è comunque esclusa la formazione di autorimesse mediante box in lamiera o comunque non convenientemente armonizzate con i caratteri dell'edificio principale e con il contesto ambientale urbano.

7. Nei parcheggi pubblici e in quelli pertinenziali di uso comune andranno previsti inoltre spazi specificamente commisurati anche per la sosta di motocicli commisurati alle esigenze specifiche.

8. Negli interventi di NC o di RE integrale di edifici ad uso diverso da quello residenziale con superficie utile superiore a 500 metri quadrati, è obbligatoria nei parcheggi pertinenziali la predisposizione impiantistica per l'installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli elettrici, tali da permettere la connessione di almeno una vettura da ciascuno spazio di parcheggio, coperto o scoperto, e da ciascun box per auto o autorimessa.

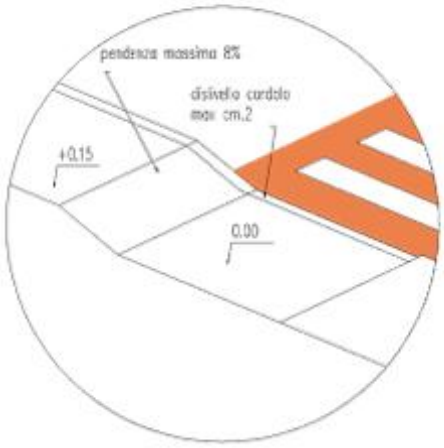
9. Negli interventi di NC o di RE integrale di edifici residenziali con almeno 10 unità abitative, è obbligatoria nei parcheggi pertinenziali la predisposizione impiantistica per l'installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli elettrici, tali da permettere la connessione di almeno una vettura da ciascuno spazio di parcheggio, coperto o scoperto, e da ciascun box per auto o autorimessa, per un numero di posti auto non inferiore al 20% di quelli totali.

10. Si richiamano le disposizioni vigenti in materia di limitazione dell'inquinamento luminoso di cui al punto D.12 dell'Allegato B. 11. Nelle figure che seguono sono dettati indirizzi per la progettazione dei parcheggi pubblici e di quelli pertinenziali di uso comune, nonché delle piste ciclabili.

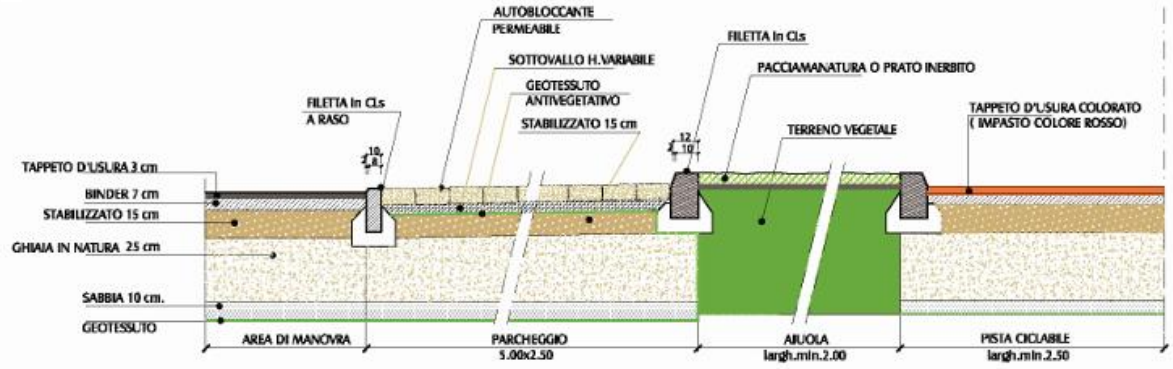


TIPOLOGIE PARCHEGGI scala 1:100

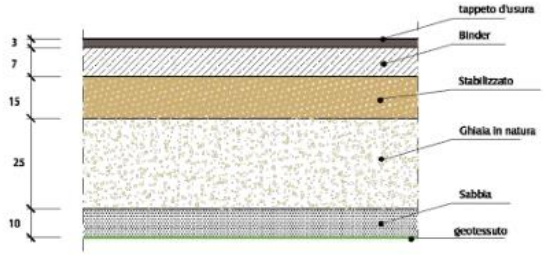
PARTICOLARE ACCESSO DISABILI AI PEDONALI



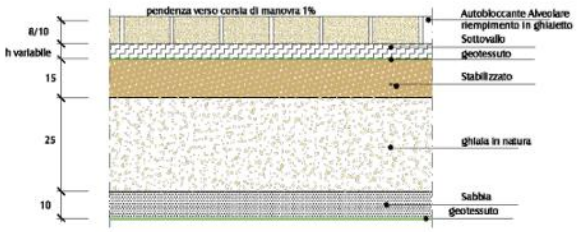
SEZIONE TIPO scala 1:50



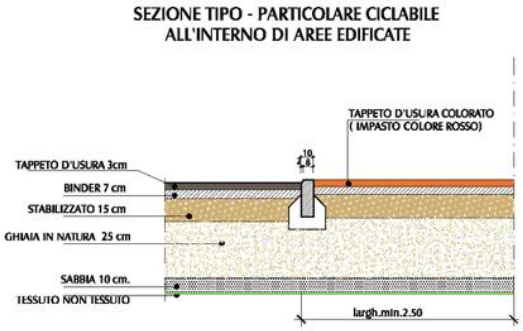
STRUTTURA STRADALE CORSIA DI MANOVRA

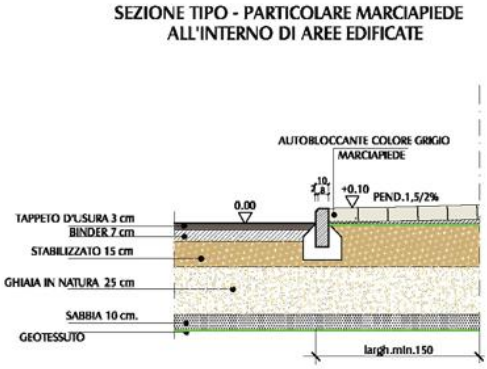


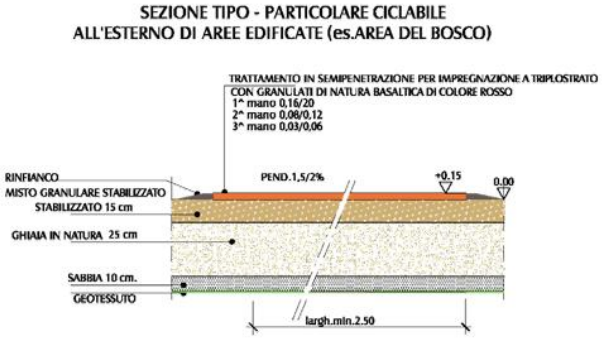
STRUTTURA PARCHEGGI



I materiali alternativi alla ghiaia che eventualmente fossero utizzali per la formazione dell'ossatura stradale (riciclati) dovranno essere assimilabili al gruppi A1, A2-4, A2-5, A3, fatta eccezione per l'ultimao strato (piano di posa fondazione) ove dovranno essere impiegali materiali inerti appartenenti esclusivamente ai gruppi A1 e A3. A compattazione avvenuta i materiali dovranno presentare una densità pari o superiore al 905 della densità massima individuata dalle prove di compattazione AASHTO, salvo per l'ultimo strato (piano di posa fondazione) che dovrà presentare una densità pari o superiore al 95 %.







i materiali alternativi alla ghiaia che eventualmente fossero utizzati per la formazione dell'ossatura stradale (riciclati) dovranno essere assimilabili ai gruppi A1, A2-4,A2-5;A3, fatta eccezione per l'ultimao strato (piano di posa fondazione) ove dovranno essere impiegati materiali inerti appartenenti esclusivamente ai gruppi A1 a a3. A compattazione avvenuta i materiali dovranno presentare una densità pari o superiore al 905 della densità massima individuata dalle prove di compattazione AASHTO, salvo per l'ultimo strato (piano di posa fondazione) che dovrà presentare una densità pari o superiore al 95%.

Il progetto in esame verrà realizzato in accordo alle norme e ai principi del PSC di Lamezia Terme.

3.4.4 Elementi di valore paesaggistico presenti

Il quadro vincolistico è stato verificato determinando l'appartenenza delle aree interessate dal progetto alle seguenti zone:

1) Aree sottoposte a tutela ambientale.
    a. Aree Ramsar;
    b. Aree IBA;
    c. Aree EUAP;
    d. Aree Rete Natura 2000;
2) Aree sottoposte a tutela paesaggistica:
    a. Art. 136 del D.Lgs. 42/2004;
    b. Art. 142 del D.Lgs. 42/2004.

1) VINCOLI AMBIENTALI

La convenzione "Ramsar" sulle zone umide

La Convenzione sulle zone umide, di importanza internazionale, soprattutto come habitat degli uccelli acquatici, è stata firmata a Ramsar, in Iran, il 2 febbraio 1971. L'atto viene siglato nel corso della "Conferenza Internazionale sulla Conservazione delle Zone Umide e sugli Uccelli Acquatici", promossa dall'Ufficio Internazionale per le Ricerche sulle Zone Umide e sugli Uccelli Acquatici (IWRB- International Wetlands and Waterfowl Research Bureau) con la collaborazione dell'Unione

internazionale per la Conservazione della Natura (IUCN - International Union for the Nature Conservation) e del Consiglio Internazionale per la protezione degli uccelli (ICBP - International Council for bird Preservation). L'evento internazionale determina un'autorevole svolta nella cooperazione internazionale per la protezione degli habitat, riconoscendo l'importanza ed il valore delle zone denominate "umide", ecosistemi con altissimo grado di biodiversità, habitat vitale per gli uccelli acquatici. Sono costituite da paludi, aree acquitrinose, torbiere oppure zone di acque naturali od artificiali, comprese zone di acqua marina la cui profondità non superi i sei metri (quando c'é bassa marea) che, per le loro caratteristiche, possano essere considerate di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar. Il fattore limitante in tali aree è rappresentato dall'elemento acqua, il cui livello può subire nel corso dell'anno oscillazioni anche di notevole rilievo. Tali ecosistemi sono quindi aree a rischio, soggette a forti impatti ambientali.

Le zone umide e le comunità vegetali di piante acquatiche hanno subito nel corso di questo secolo una riduzione nel numero, nell'estensione e nelle loro qualità e complessità. Cause di tale declino sono: interrimenti naturali, bonifiche (da ricordare che la stessa Costituzione Italiana con l'art. 44 considerava l'intervento di bonifica di tali aree quale azione preliminare per il "razionale sfruttamento del suolo"), drenaggi, ma anche inquinamento. La Convenzione di Ramsar, ratificata e resa esecutiva dall'Italia con il DPR 13 marzo 1976, n. 448, e con il successivo DPR 11 febbraio 1987, n. 184, si pone come obiettivo la tutela internazionale, delle zone definite "umide" mediante l'individuazione e delimitazione, lo studio degli aspetti caratteristici, in particolare l'avifauna e di mettere in atto programmi che ne consentano la conservazione e la valorizzazione. Ad oggi in Italia sono stati riconosciuti e inseriti n. 50 siti nell'elenco d'importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar.

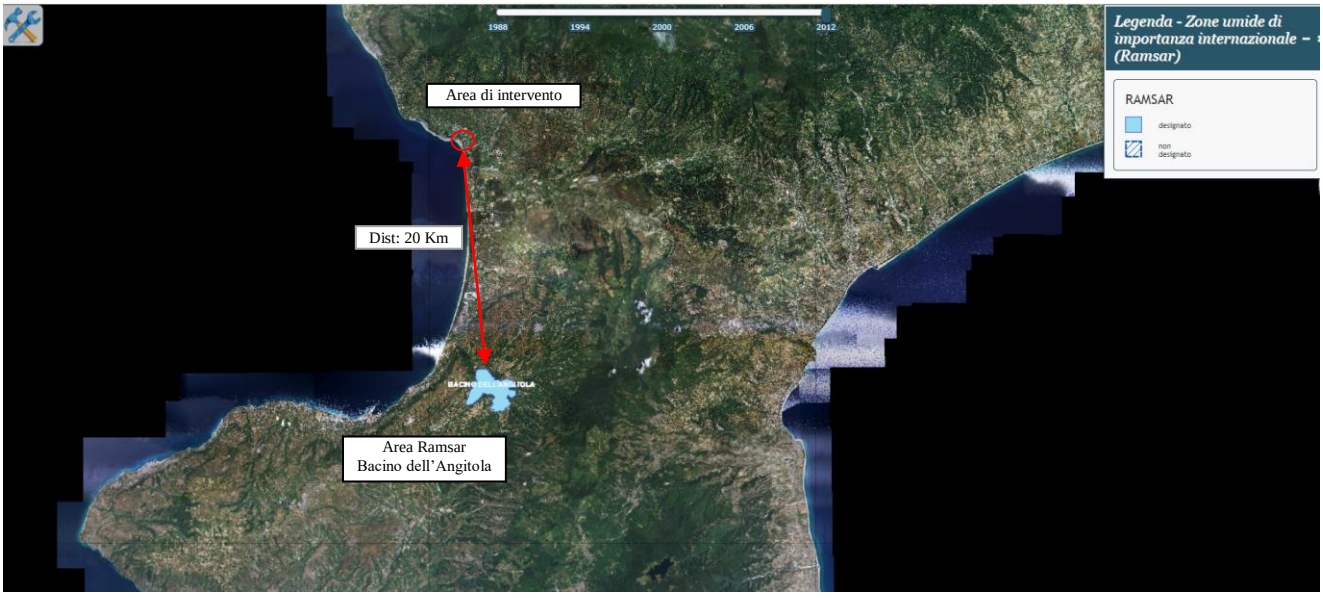


Figura 3-37 – Aree Ramsar (fonte www.pcn.minambiente.it). Il cerchio rosso sull'immagine indica l'ubicazione dell'area di intervento

L'area di intervento non ricade in aree Ramsar. L'area Ramsar più vicina è il Bacino dell'Angitola a circa 20 Km di distanza dall'area di intervento.

Rete Natura 2000 - Direttiva "Uccelli" (Aree ZPS) e Direttiva "Habitat" (Siti SIC)

Natura 2000 è il nome che il Consiglio dei Ministri dell'Unione Europea ha assegnato ad un sistema coordinato e coerente (rete) di aree destinate alla conservazione della diversità biologica presente nel

territorio dell'Unione stessa e, in particolare, alla tutela di una serie di habitat e specie animali e vegetali indicati negli allegati I e II della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" (recepita dal DPR 357/1997 e successive modifiche nel DPR 120/2003) e delle specie di uccelli indicati nell'allegato I della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli" (recepita dalla Legge 157/1992). Rete Natura 2000, ai sensi della Direttiva "Habitat" (art.3), è attualmente composta da due tipi di aree:

- Zone di Protezione Speciale (ZPS), previste dalla "Direttiva Uccelli",
- Siti di Importanza Comunitaria, i quali possono essere proposti (pSlC) o definitivi (SIC).

Tali zone possono avere tra loro diverse relazioni spaziali, dalla totale sovrapposizione alla completa separazione.

- ***Aree ZPS***

Le ZPS, come i SIC, non sono aree protette in senso stretto, ma sono previste e regolamentate dalla direttiva comunitaria 79/409 "Uccelli", recepita dall'Italia dalla legge sulla caccia n. 157/92. L'obiettivo delle ZPS è la "conservazione di tutte le specie di uccelli viventi naturalmente allo stato selvatico", che viene raggiunta non soltanto attraverso la tutela delle popolazioni ma anche proteggendo i loro habitat naturali. Diversamente dai SIC, destinate ad evolversi in ZSC (Zone Speciali di Conservazione), le ZPS rimarranno tali.

- ***Siti SIC***

I SIC non sono aree protette nel senso tradizionale perché non rientrano nella legge quadro sulle aree protette n. 394/91, ma nascono con la Direttiva 92/43/CEE "Habitat", recepita dal DPR 357/1997 come modificato dal DPR 120/2003, finalizzata alla conservazione degli habitat naturali e delle specie animali e vegetali di interesse comunitario e sono designati per tutelare la biodiversità attraverso specifici piani di gestione. Le misure adottate a norma della presente direttiva sono intese ad assicurare il mantenimento o il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di fauna e flora selvatiche di interesse comunitario. Con la Decisione N.C./2001/3998 del 28 dicembre 2001, la Commissione europea ha stabilito l'elenco dei Siti d'importanza comunitaria per la regione biogeografica macaronesica. Negli anni successivi sono stati adottati i SIC di altre regioni biogeografiche. Con le Decisioni 2009/93/CE, 2009/91/CE e 2009/95/CE del 12/12/2008, la Commissione ha adottato il secondo elenco aggiornato dei SIC rispettivamente delle Regioni Biogeografiche Continentale, Alpina e Mediterranea.

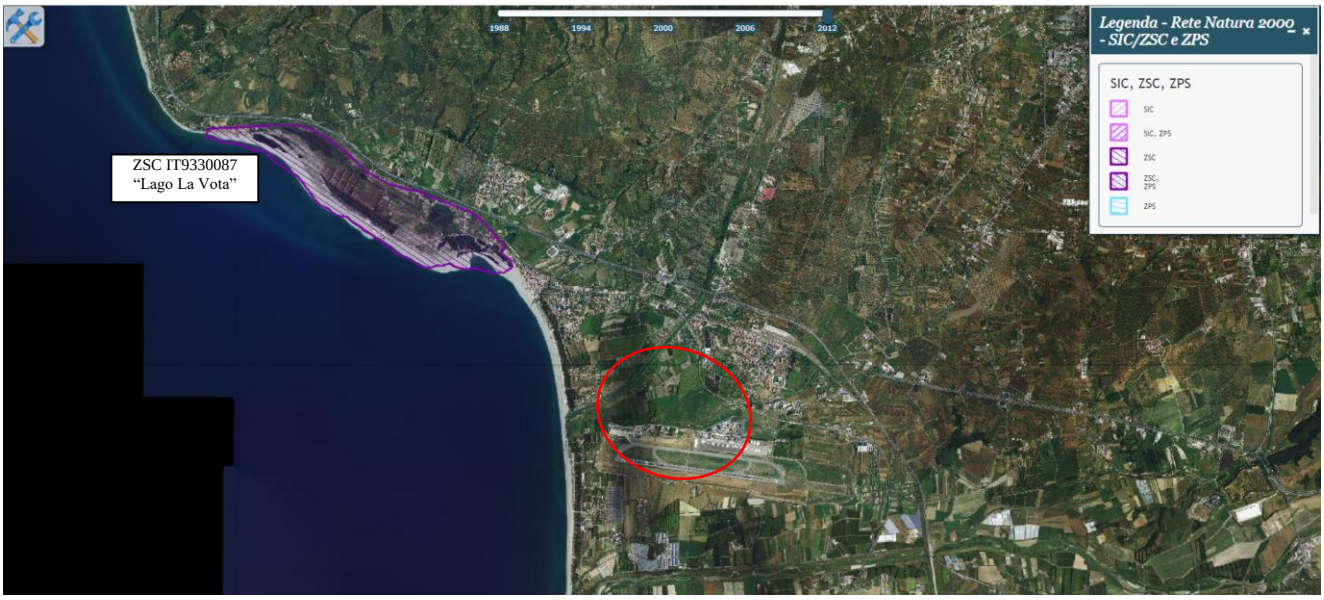


Figura 3-38 – Aree SIC e ZPS (fonte www.pcn.minambiente.it). Il cerchio rosso sull'immagine indica l'ubicazione dell'area di intervento

L'area di intervento, nella parte appartenente al Comune di Gizzeria, ricade in un'area della Rete Natura 2000; ovvero la ***ZSC IT9330087 "Lago La Vota"***.

Aree Importanti per l'Avifauna (IBA - Important Birds Areas)

Le "Important Bird Areas" o IBA, sono aree che rivestono un ruolo chiave per la salvaguardia degli uccelli e della biodiversità, la cui identificazione è parte di un progetto a carattere mondiale, curato da BirdLife International. Il progetto IBA nasce dalla necessità di individuare dei criteri omogenei e standardizzati per la designazione delle ZPS. Le IBA sono state utilizzate per valutare l'adeguatezza delle reti nazionali di ZPS designate negli Stati membri, il 71% della superficie delle IBA è anche ZPS. Per essere riconosciuto come IBA, un sito deve possedere almeno una delle seguenti caratteristiche:

- Ospitare un numero significativo di individui di una o più specie minacciate a livello globale;
- Fare parte di una tipologia di aree importante per la conservazione di particolari specie;
- Essere una zona in cui si concentra un numero particolarmente alto di uccelli in migrazione.

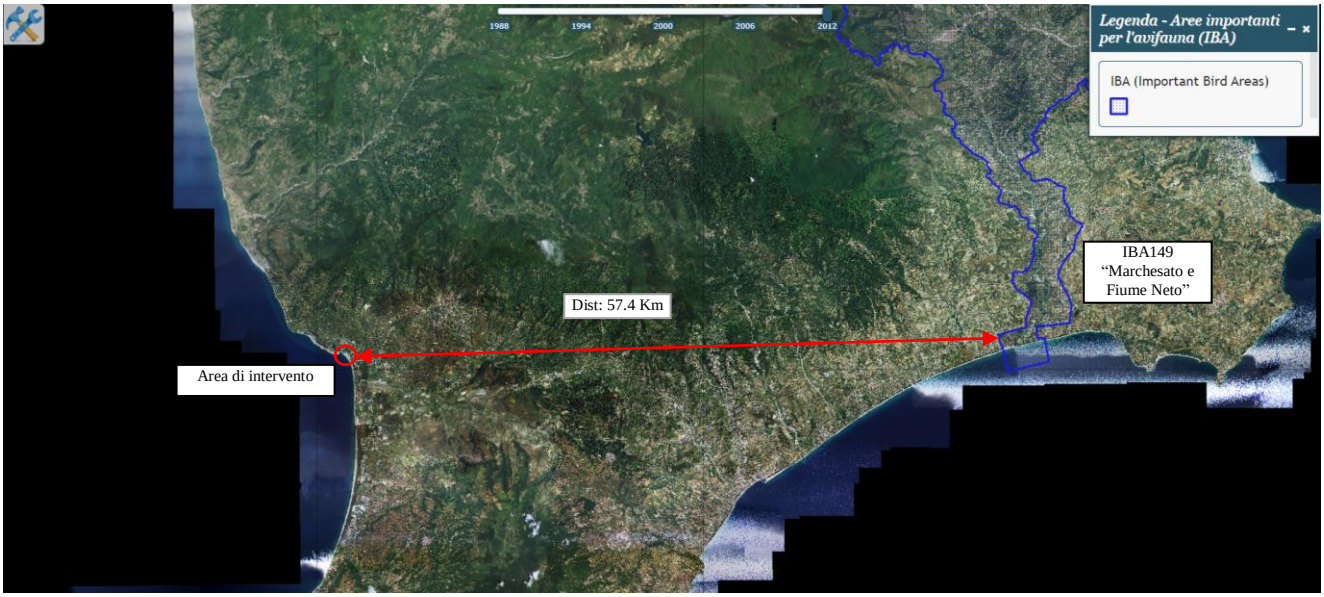


Figura 3-39 – Aree IBA (fonte www.pcn.minambiente.it). Il cerchio rosso sull'immagine indica l'ubicazione dell'area di intervento

L'area di intervento non ricade in aree IBA. L'area IBA più vicina (***IBA149 – "Marchesato e Fiume Neto"***) si trova ad una distanza di circa 57.4 km.

Elenco ufficiale aree protette (EUAP)

L'elenco Ufficiale Aree Naturali Protette (EUAP) è istituito in base alla legge 394/91 "Legge quadro sulle aree protette" e l'elenco ufficiale attualmente in vigore è quello relativo al 6° Aggiornamento approvato con D.M. 27/04/2010 e pubblicato nel Supplemento Ordinario n. 115 alla Gazzetta Ufficiale n. 125 del 31/05/2010. In base alla legge 394/91, le aree protette sono distinte in Parchi Nazionali (PNZ), Aree Naturali Marine Protette (MAR), Parchi Naturali Statali marini (PNZ_m), Riserve Naturali Statali (RNS), Parchi e Riserve Naturali Regionali (PNR - RNR), Parchi Naturali sommersi (GAPN), Altre Aree Naturali Protette (AAPN). L'Elenco è stilato, e periodicamente aggiornato, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Protezione della Natura.

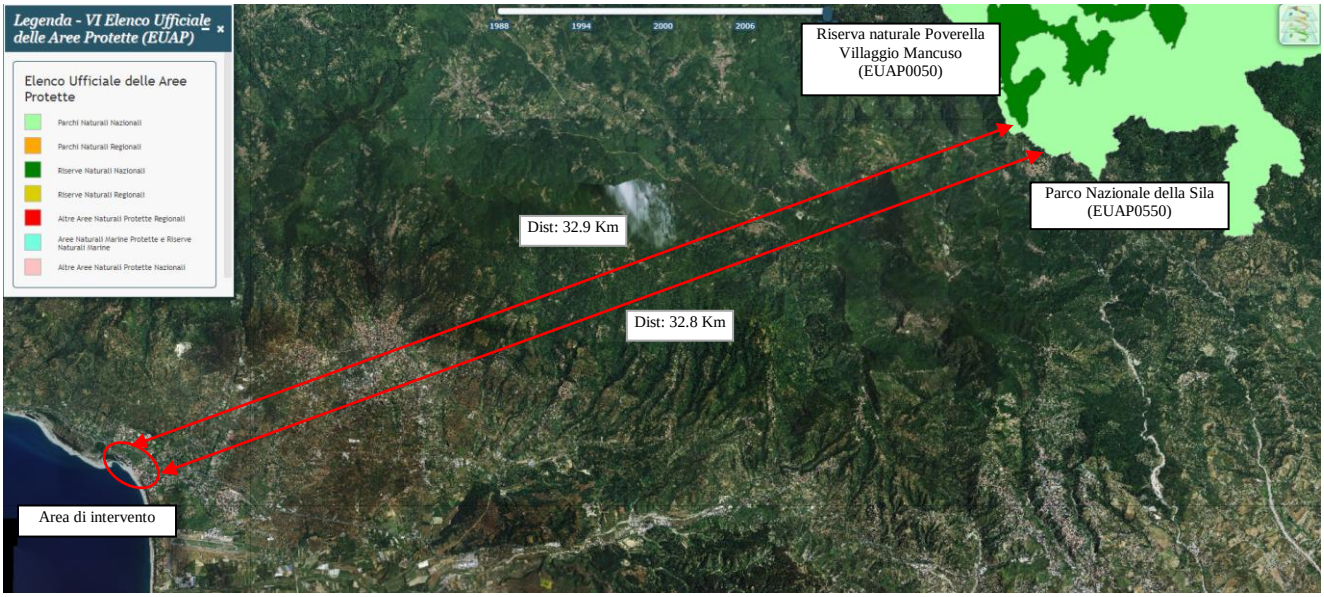


Figura 3-40 – Aree EUAP (fonte www.pcn.minambiente.it). Nel perimetro rosso si riporta l'area di intervento

L'area di intervento non ricade in aree EUAP. L'area EUAP più vicina è ***Parco Nazionale della Sila*** (***EUAP0550***) a circa 32.8 Km e ***Riserva naturale Poverella Villaggio Mancuso*** (***EUAP0050***) a circa 32.9 Km.

2) AREE TUTELATE AI SENSI DEL D.LGS. 42/2004

Il Decreto Legislativo N° 42 del 22/01/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" disciplina e tutela i caratteri storici, naturalistici e morfologici che costituiscono la risorsa paesaggio dall'inserimento di nuovi elementi nel territorio che possono creare "disagio". In tale codice (detto Urbani) sono individuati i concetti di beni culturali e di beni paesaggistici, per i quali viene definita una linea di procedura di attuazione degli interventi sugli stessi. Tale normativa, che si colloca nella più generale politica di salvaguarda del paesaggio in un'ottica di sostenibilità ambientale, può essere così sintetizzata.

Il "Patrimonio culturale" nazionale è costituito dai "beni culturali" e dai "beni paesaggistici", ora riconosciuti e tutelati in base ai disposti del D.Lgs. 42 del 22/01/2004 Codice per i Beni Culturali e del Paesaggio, come modificato e integrato dal D.Lgs. 156 e 157 del 24/03/2006 e successivamente dal D.Lgs. 63 del 2008.

Sono altresì soggetti a tutela i beni di proprietà di persone fisiche o giuridiche private per i quali è stato notificato l'interesse ai sensi della L. 364 del 20/06/1909 o della L. 778 del 11/06/1922 ("Tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico"), ovvero è stato emanato il vincolo ai sensi della L. 1089 del 01/06/1939 ("Tutela delle cose di interesse artistico o storico"), della L. 1409 del 30/09/1963 (relativa ai beni archivistici: la si indica per completezza), del D.Lgs. 490 del 29/10/1999 ("Testo Unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali") e infine del D.Lgs. 42 del 22/01/2004.

Inoltre il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio ha inteso comprendere l'intero patrimonio paesaggistico nazionale derivante dalle precedenti normative in allora vigenti e ancora di attualità nelle specificità di ciascuna. Le disposizioni del Codice che regolamentano i vincoli paesaggistici sono l'art. 136 e l'art. 142:

- l'art. 136 individua gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico da assoggettare a vincolo paesaggistico con apposito provvedimento amministrativo (lett. a) e b) "cose immobili", "ville e giardini", "parchi", ecc., c.d. "bellezze individue", nonché lett. c) e d) "complessi di cose immobili", "bellezze panoramiche", ecc., c.d. "bellezze d'insieme");

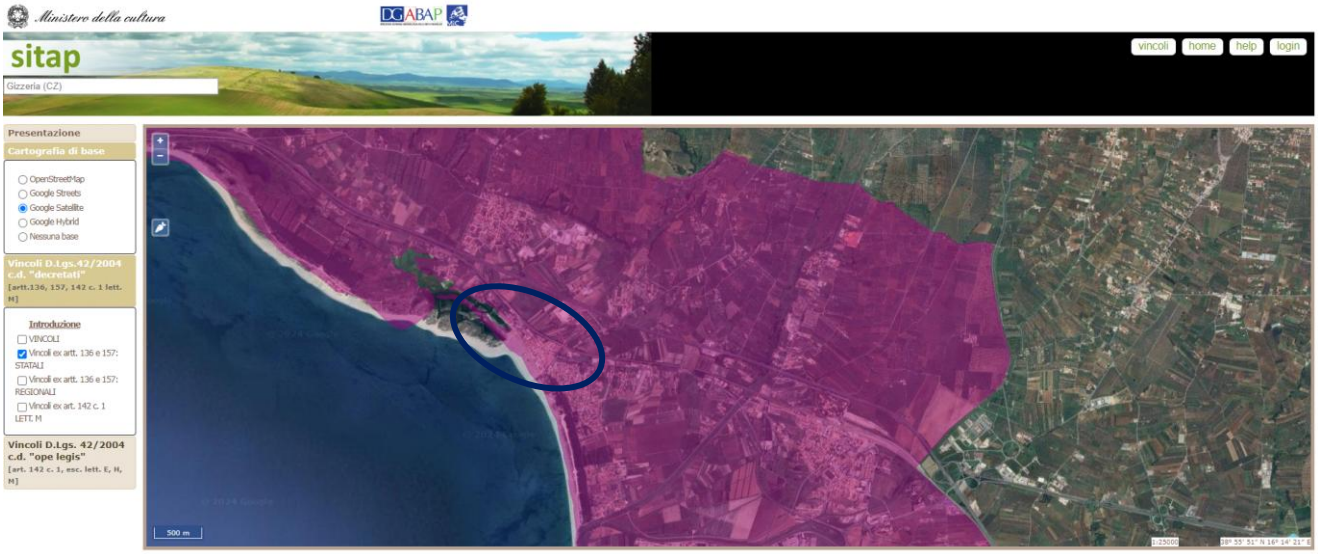


Figura 3-41 – Vincoli ex artt. 136 e 157 (fonte http://sitap.beniculturali.it/). Nel perimetro blu si riporta l'area di intervento

180006 AREA COSTIERA TIRRENICA SITA NEL COMUNE DI LAMEZIA TERME (EX SANTA EUFEMIA ... 1967-07-25 1967-07-07

Vincolo [180006]	AREA COSTIERA TIRRENICA SITA NEL COMUNE DI LAMEZIA TERME (EX SANTA EUFEMIA LAMEZIA) COMPRENDENTE LA LOCALITA FIORE
Pubblicazione	GU n° 185 del 1967-07-25
Decreto	emissione: 1967-07-07
Legge istitutiva	L1497/39 A1 P3-4
Stato del vincolo	Vincolo operante
Uso	Modificabilità previa autorizzazione
Lettera M	NO
Geometria	

Figura 3-42 – Dati del Vincolo [180006] (fonte http://sitap.beniculturali.it/).

Di seguito si riportano i decreti istitutivi dei vincoli su citati:

- ***Decreto Ministeriale 7 Luglio 1967 (vincolo [180006])***

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona costiera tirrenica nel Comune di S. Eufemia Lamezia.

Il Ministro per la Pubblica Istruzione di concerto con il Ministro per la Marina Mercantile vista la legge 29 giugno 1939, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali; visto il regolamento approvato con Regio Decreto 3 giugno 1940, n. 1357, per l'applicazione della legge predetta; esaminati gli atti; considerato che la Commissione Provinciale di Catanzaro per la protezione delle bellezze naturali, nella adunanza del 5 febbraio 1966, ha incluso nell'elenco delle cose da sottoporre alla tutela paesistica compilato ai sensi dell'art. 2 della Legge sopracitata, la Costa Tirrenica compresa nel Comune di S. Eufemia Lamezia (Catanzaro); considerato che il verbale della suddetta commissione è stato pubblicato, mei modi prescritti dall'art. 2 della precitata legge all'albo del Comune di S. Eufemia Lamezia (Catanzaro); visto che nessuna opposizione è stata presentata, a termini di legge, avverso la predetta proposta di vincolo; considerato che il vincolo comporta, in particolare, l'obbligo da parte del proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo,

dell'immobile ricadente nella località vincolata, di presentare alla competente Soprintendenza, per la preventiva approvazione, qualunque progetto di opere che possano modificare l'aspetto esteriore della località stessa; riconosciuto che la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché affacciantesi sul mare per tutta l'estensione del suo ampio golfo, costituisce ancora oggi, con il proprio ambiente perfettamente conservato, un quadro naturale di rara bellezza, presentando inoltre valori estetici, connessi con gli aspetti econologici, quanto mai degni di rilievo;

decreta:

la Costa Tirrenica sita nel territorio del comune di S. Eufemia Lamezia (Catanzaro) ha notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed è quindi sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa. Tale zona è compresa nei seguenti limiti: il battente del Mare Tirreno a ponente; la riva sinistra del Torrente Spilinga, dalla foce lungo tutto il suo percorso, fino all'incrocio con la Strada Comunale _Pisciro_ e partendo da questa lungo il confine comunale passando per l'incrocio con la Strada Provinciale S. Eufemia marina-bivio cimitero di Sambiase, seguendo, quindi, il confine lungo la strada comunale fino al Torrente Cantagalli a Nord, dal Torrente Cantagalli fino al ponte della ferrovia e da questo seguendo tutto il tracciato ferroviario fino al Torrente Turrina a levante; dal ponte ferroviario al mare e a Sud lungo il confine di comune compreso la località Fiore.

Il presente decreto sarà pubblicato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 del regolamento 3 giugno 1940, n. 1357, nella Gazzetta Ufficiale insieme con il verbale della commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali di Catanzaro.

La Soprintendenza ai Monumenti e Gallerie di Cosenza curerà che il Comune di S. Eufemia Lamezia provveda all'affissione della Gazzetta Ufficiale contenente il presente decreto all'albo comunale entro un mese dalla data della sua pubblicazione, e che il Comune stesso tenga a disposizione degli interessati, altra copia della Gazzetta Ufficiale, con la planimetria della zona vincolata, giusta l'art. 4 della legge precitata. La Soprintendenza comunicherà al Ministero la data della effettiva affissione della gazzetta ufficiale stessa.

Roma, addi' 7 luglio 1967.

- l'art. 142 individua le aree tutelate per legge ed aventi interesse paesaggistico di per sé, quali "territori costieri" marini e lacustri, "fiumi e corsi d'acqua", "parchi e riserve naturali", "territori coperti da boschi e foreste", "rilievi alpini e appenninici", ecc.

- art. 142 comma 1 lettere a), b) e c)

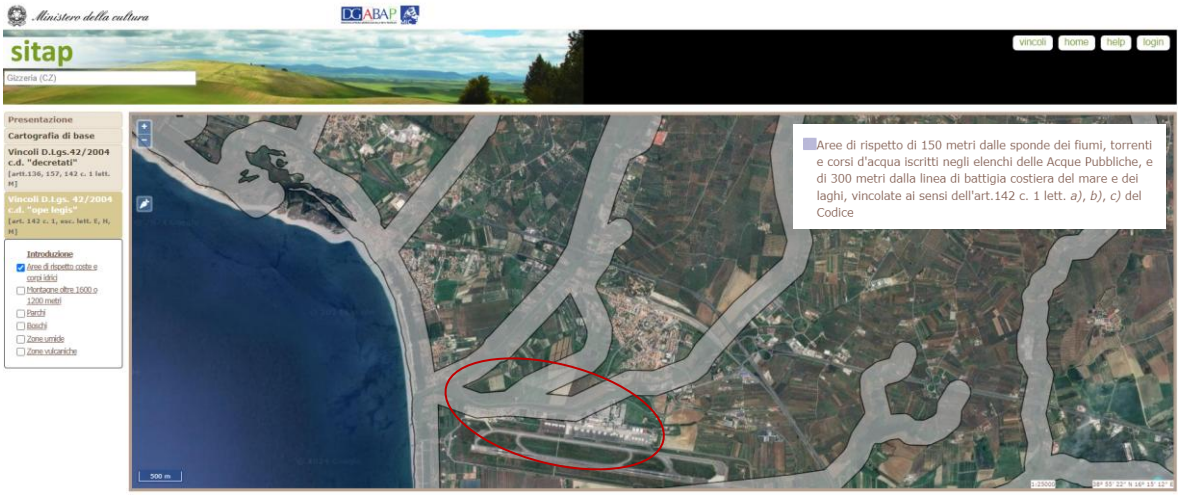


Figura 3-43 – Vincolo ex art. 142, comma 1 lett. a), b) e c) (fonte http://sitap.beniculturali.it/). Nel perimetro rosso si riporta l'area di intervento

- art. 142 comma 1 lettera d)

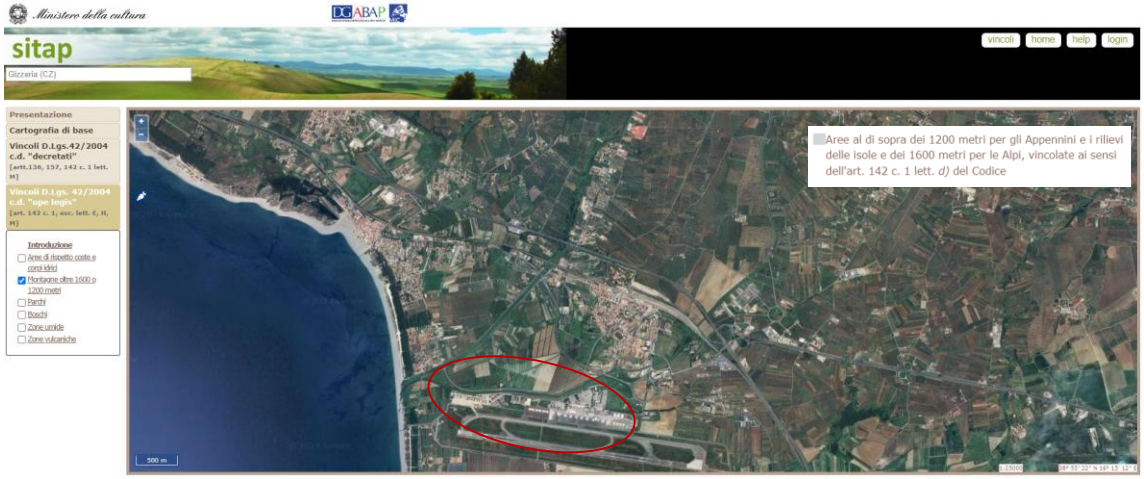


Figura 3-44 – Vincolo ex art. 142, comma 1 let. d) (fonte http://sitap.beniculturali.it/). Nel perimetro rosso si riporta l'area di intervento

- art. 142 comma 1 lettera f)

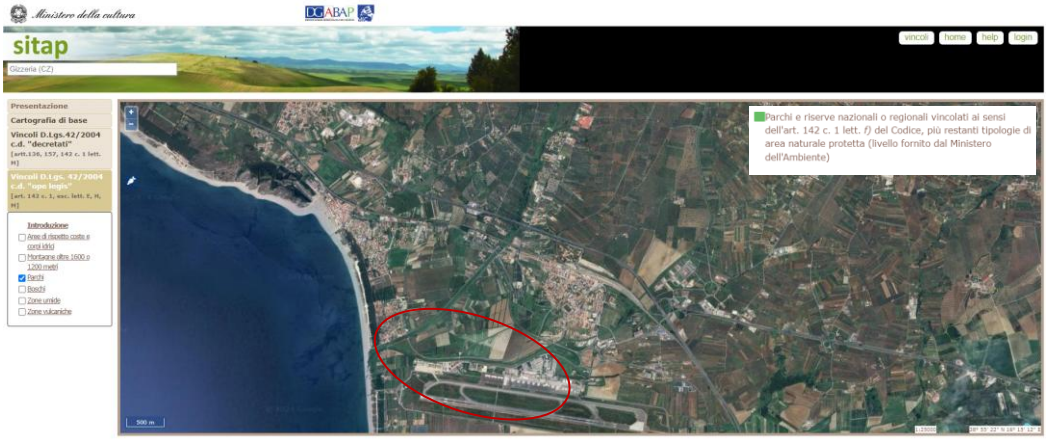


Figura 3-45 – Vincolo ex art. 142, comma 1 let. f) (fonte http://sitap.beniculturali.it/). Nel perimetro rosso si riporta l'area di intervento

- art. 142 comma 1 lettera g)

Figura 3-46 – Vincolo ex art. 142, comma 1 let. g) (fonte http://sitap.beniculturali.it/). Nel perimetro rosso si riporta l'area di intervento

- art. 142 comma 1 lettera i)

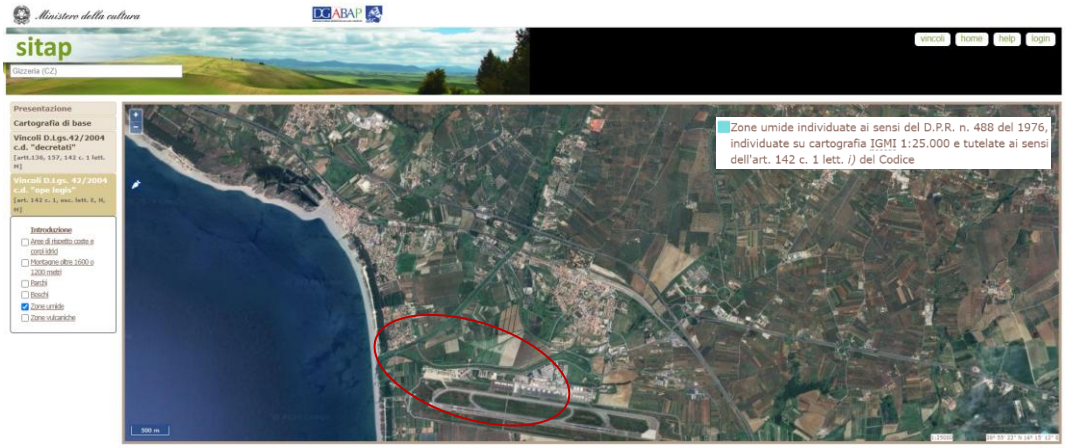


Figura 3-47 – Vincolo ex art. 142, comma 1 let. i) (fonte http://sitap.beniculturali.it/). Nel perimetro rosso si riporta l'area di intervento

- art. 142 comma 1 lettera l)

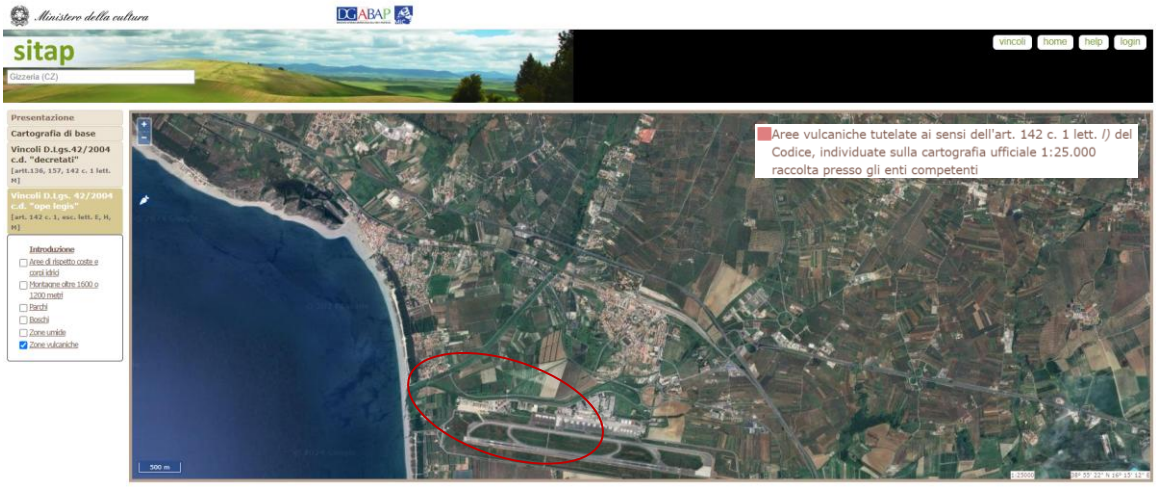


Figura 3-48 – Vincolo ex art. 142, comma 1 let. l) (fonte http://sitap.beniculturali.it/). Nel perimetro rosso si riporta l'area di intervento

In considerazione della non esaustività della banca dati SITAP rispetto alla situazione vincolistica effettiva, della variabilità del grado di accuratezza posizionale delle delimitazioni di vincolo rappresentate nel sistema rispetto a quanto determinato da norme e provvedimenti ufficiali, nonché delle particolari problematiche relative alla corretta perimetrazione delle aree tutelate per legge, il SITAP è attualmente da considerarsi un sistema di archiviazione e rappresentazione a carattere meramente informativo e di supporto ricognitivo, attraverso il quale è possibile effettuare riscontri sullo stato della situazione vincolistica alla piccola scala e/o in via di prima approssimazione, ma a cui non può essere attribuita valenza di tipo certificativo.

Per tale ragione, la ricerca dei vincoli paesaggistici è stata verificata ed approfondita sul geoportale della Regione Calabria e del Comune di Lamezia Terme.

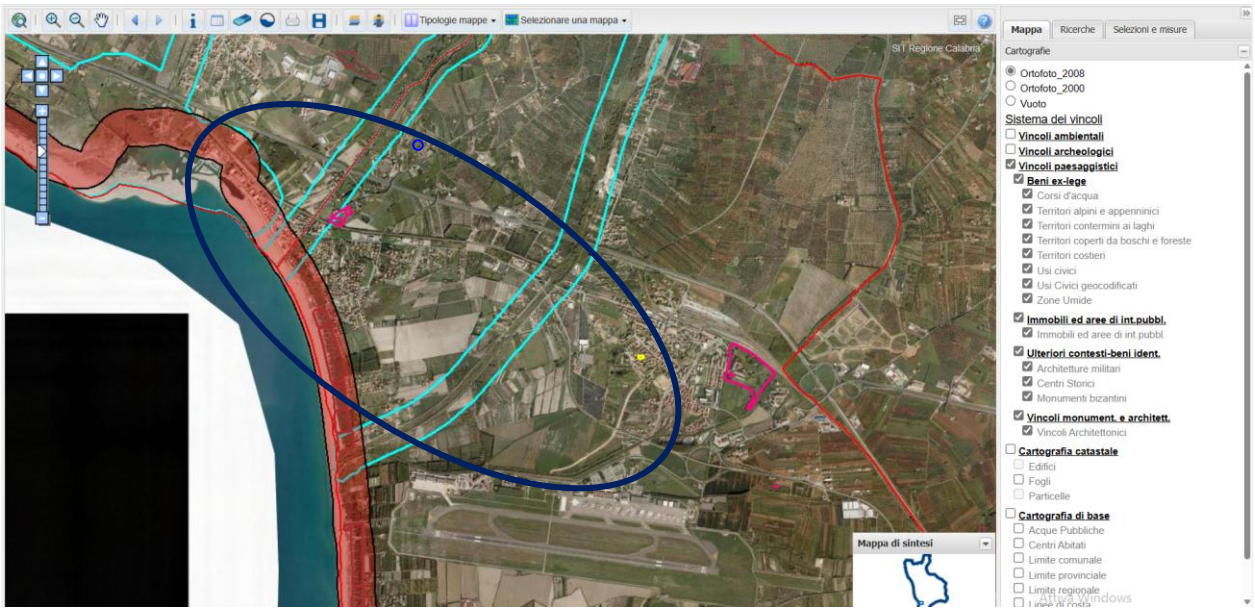


Figura 3-49 – Stralcio del geoportale della Regione Calabria (CT Client Web (regione.calabria.it)). Nel perimetro blu si riporta l'area di intervento

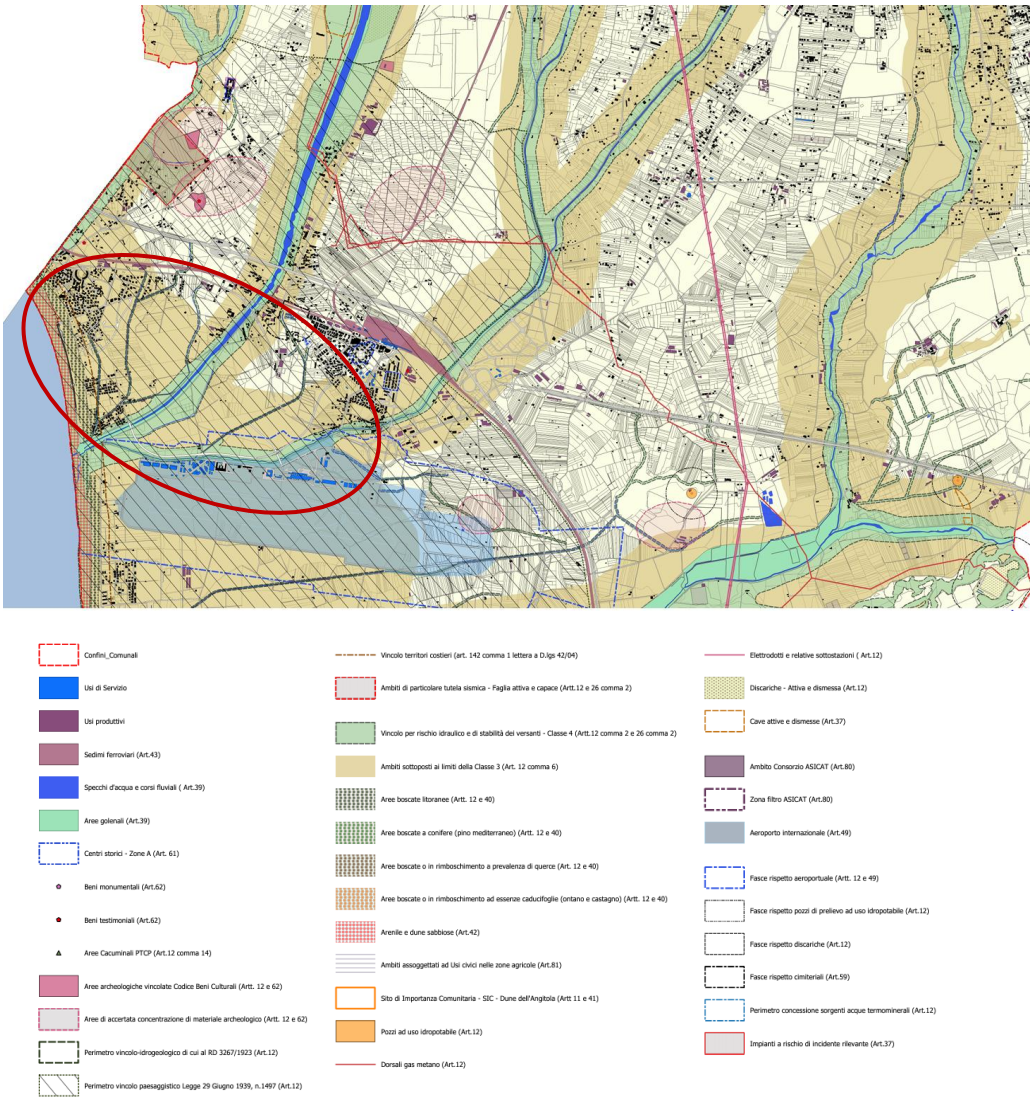


Figura 3-50 – Stralcio della Tavola "1.1. Carta dei vincoli" del PSC di Lamezia Terme. Nel perimetro rosso si riporta l'area di intervento

Dal geoportale Regione Calabria, nell'area di intervento ricadono i seguenti vincoli:

- **Immobili ed aree di interesse pubblico, ovvero:**
  - **Vincolo 180006 – Lamezia Terme, Area costiera tirrenica;**
- **Territori coperti da boschi e da foreste;**
- **Territori costieri;**
- **Corsi d'acqua.**

In base alla Tavola del Comune di Lamezia Terme l'area di intervento è interessata dai vincoli:

- **Vincolo territori costieri (art. 142 comma 1 lettera a D.lgs 42/04);**
- **Aree golenali (Art.39);**
- **Aree boscate litoranee (Artt. 12 e 40);**
- **Ambiti sottoposti ai limiti della Classe 3 (Art. 12 comma 6).**

In sintesi l'area è interessata dai vincoli paesaggistici:

- **art. 142 comma 1 lettere a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;**
- **art. 142 comma 1 lettere c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;**
- **art. 142 comma 1 lettera g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (norma abrogata, ora il riferimento è agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018);**
- **Art.136 - Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (Immobili ed aree che hanno cospicui caratteri di bellezza e valore naturale, storico, estetico, tradizionale e panoramico) ovvero:**
    - **Vincolo [180006] AREA COSTIERA TIRRENICA SITA NEL COMUNE DI LAMEZIA TERME (EX SANTA EUFEMIA LAMEZIA) COMPRENDENTE LA LOCALITA FIORE.**

In considerazione della presenza dei vincoli paesaggistici individuati, viene presentata la presente richiesta di **Autorizzazione paesaggistica** ai sensi dell'**art. 146 del D. Lgs 42/2004**.

4 STIMA DELLA SENSIBILITÀ PAESAGGISTICA DEL SITO

Nel presente Paragrafo, sulla base degli elementi sopra descritti, si procede alla stima della sensibilità paesaggistica dell'Area di intervento; di seguito si introduce la metodologia di valutazione applicata.

4.1 Metodologia di valutazione

La metodologia proposta prevede che la sensibilità e le caratteristiche di un paesaggio siano valutate in base a tre componenti:

- Componente Morfologico Strutturale, in considerazione dell'appartenenza dell'area a "sistemi" che strutturano l'organizzazione del territorio. La stima della sensibilità paesaggistica di questa componente viene effettuata elaborando ed aggregando i valori intrinseci e specifici dei seguenti aspetti paesaggistici elementari: Morfologia, Naturalità, Tutela, Valori Storico Testimoniali;
- Componente Vedutistica, in considerazione della fruizione percettiva del paesaggio, ovvero di valori panoramici e di relazioni visive rilevanti. Per tale componente, di tipo antropico, l'elemento caratterizzante è la Panoramicità;
- Componente Simbolica, in riferimento al valore simbolico del paesaggio, per come è percepito dalle comunità locali e sovralocali. L'elemento caratterizzante di questa componente è la Singolarità Paesaggistica.

Nella tabella seguente sono riportate le diverse chiavi di lettura riferite alle singole componenti paesaggistiche analizzate.

Componenti	**Aspetti paesaggistici**	**Chiavi di lettura**
Morfologico strutturale	Morfologia	Partecipazione a sistemi paesistici di interesse geo-morfologico (leggibilità delle forme naturali del suolo)
	Naturalità	Partecipazione a sistemi paesaggistici di interesse naturalistico (presenza di reti ecologiche o aree di rilevanza ambientale)
	Tutela	Grado di tutela e quantità di vincoli paesaggistici e culturali presenti
	Valori Storico Testimoniali	Partecipazione a sistemi paesaggistici di interesse storico – insediativo Partecipazione ad un sistema di testimonianze della cultura formale e materiale
Vedutistica	Panoramicità	Percepibilità da un ampio ambito territoriale/inclusione in vedute panoramiche
Simbolica	Singolarità Paesaggistica	Rarità degli elementi paesaggistici Appartenenza ad ambiti oggetto di celebrazioni letterarie, e artistiche o storiche, di elevata notorietà (richiamo turistico)

Tabella 1 - Sintesi degli Elementi Considerati per la Valutazione della Sensibilità Paesaggistica

La valutazione qualitativa sintetica della classe di sensibilità paesaggistica del sito rispetto ai diversi modi di valutazione e alle diverse chiavi di lettura viene espressa utilizzando la seguente classificazione:

- Sensibilità paesaggistica molto bassa (1);
- Sensibilità paesaggistica bassa (2);
- Sensibilità paesaggistica media (3);
- Sensibilità paesaggistica alta (4);
- Sensibilità paesaggistica molto alta (5)

pur ricordando che il paesaggio costituisce l'elemento ambientale più difficile da definire e valutare, a causa delle caratteristiche intrinseche di soggettività che il giudizio di ogni osservatore possiede.

Nel seguito sono analizzati, sulla base dei criteri metodologici descritti, la capacità dei luoghi di accogliere i cambiamenti, entro certi limiti, senza effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri connotativi o degrado della qualità complessiva.

4.1.1 Valutazione della componente morfologico strutturale

Morfologia: Partecipazione a sistemi paesistici di interesse geo-morfologico (leggibilità delle forme naturali del suolo).

L'area di intervento ricade in una zona costiera, ovvero in un'area pianeggiante, di preminente interesse naturalistico, paesaggistico, ambientale, collegata attraverso viabilità comunale esistente.

Lungo tutto il litorale si osserva la presenza di una fascia continua di dune eoliche, in parte stabilizzate ed in parte attive.

L'elemento morfologico più importante è rappresentato dalle **pianure alluvionali** formate dalla deposizione dei materiali trasportati dai numerosi corsi d'acqua presenti nell'area. La pianura di Lamezia Terme, tra le più estese pianure della Calabria (180 km^2 di superficie) è stata colmata dalle sabbie e dai silts trasportati dal fiume Amato, dai torrenti Bagni e Turrina e da altri corsi d'acqua minori.

Lamezia Terme **ha notevole interesse pubblico perché affacciantesi sul mare per tutta l'estensione del suo ampio Golfo, costituisce ancora oggi, con il proprio ambiente perfettamente conservato, un quadro naturale di rara bellezza, presentando inoltre valori estetici, connessi con gli aspetti econologici, quanto mai degni di rilievo.**

Naturalità: Partecipazione a sistemi paesaggistici di interesse naturalistico (presenza di reti ecologiche o aree di rilevanza ambientale).

L'area di intervento, nella parte appartenente al Comune di Gizzeria, ricade in un'area della Rete Natura 2000; ovvero la **ZSC IT9330087 "Lago La Vota"**.

Il sito è costituito da una serie di laghetti costieri retrodunati con acque salmastre di varie dimensioni, tra le quali la laguna di Gizzeria e tre invasi principali (Lago Vota, Lago Prato e Lago Piratino). Si tratta dell'ultimo esempio di lago costiero sull'intera costa tirrenica calabrese.

Le caratteristiche ambientali del sito (per quanto degradato) e la sua posizione geografica, lo rendono

potenzialmente molto attrattivo per tutte le specie di uccelli acquatiche e migratrici, come luogo di sosta temporanea o di svernamento. Inoltre, la vegetazione ripariale rappresenta un potenziale sito riproduttivo per diverse specie di uccelli acquatici, in particolare, rallidi e anatidi. La spiaggia prospiciente l'area umida salmastra rappresenta un potenziale sito riproduttivo per la tartaruga marina caretta. Il sito ospita alcune popolazioni di specie vegetali rare nel resto della regione e inserite nella Lista Rossa Regionale.

Il contesto ambientale in cui si inserisce il sito ha una forte impronta antropica, sia per le attività svolte in passato e/o attualmente presenti, sia per le infrastrutture che insistono sul territorio.

Da un punto di vista vegetazionale si osserva un mosaico e una successione di habitat tipici degli ambienti salmastri e palustri nel quali dalla linea della battigia procedendo verso l'interno si alternano diverse comunità vegetali dalle più pioniere delle sabbie, alle fitocenosi delle dune mobili fino alla vegetazione di ripa, sommersa o natante delle acque salmastre retrodunali.

Tutela: Grado di tutela e quantità di vincoli paesaggistici e culturali presenti.

Come precedentemente illustrato, sull'area di intervento grava il vincolo paesaggistico:

- **art. 142 comma 1 lettere a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;**
- **art. 142 comma 1 lettere c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;**
- **art. 142 comma 1 lettera g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (norma abrogata, ora il riferimento è agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018);**
- **Art.136 - Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (Immobili ed aree che hanno cospicui caratteri di bellezza e valore naturale, storico, estetico, tradizionale e panoramico) ovvero:**
    - **Vincolo [180006] AREA COSTIERA TIRRENICA SITA NEL COMUNE DI LAMEZIA TERME (EX SANTA EUFEMIA LAMEZIA) COMPRENDENTE LA LOCALITA FIORE.**

Valori Storico Testimoniali: Partecipazione a sistemi paesaggistici di interesse storico - insediativo. Partecipazione ad un sistema di testimonianze della cultura formale e materiale.

Lamezia Terme è il secondo Comune più popoloso della provincia di Catanzaro, con i suoi 70.000 abitanti. Le origini delle tre cittadine che dal 1967 formano il Comune di Lamezia Terme (*Nicastro*, *Sambiase* e *Sant'Eufemia*) sono antichissime.

Nicastro secondo la leggenda venne fondata da Askenaz, pronipote di Noè, prende il nome dal Neo Castrum, un accampamento militare sorto tra il IX e il X sec. d.C.

Successivamente, tra le varie dominazioni spiccarono quella Normanna e Sveva.

Il territorio di Sambiase già nel periodo magno greco era noto per la presenza di acque termali e la

città di Terina.

Durante l'epoca romana le Aquae Angae divennero motivo di soggiorno per molti visitatori. La città prende il nome dal monastero di San Biagio eretto nel IX secolo, attorno al quale nacque l'odierno centro abitato.

L'antica Sant'Eufemia fu un baliaggio (territorio con un forte grado di autonomia) dell'Ordine di Malta.

A seguito del terremoto del 1638 venne fondata la nuova Sant'Eufemia Vetere.

4.1.2 Valutazione della componente vedutistica

Panoramicità: Percepibilità da un ampio ambito territoriale/inclusione in vedute panoramiche.

L'area di interesse appartiene alla Piana di Sant'Eufemia, o Piana di Lamezia Terme. Essa è una pianura alluvionale della Calabria, che con i suoi circa 120 km² di estensione, rappresenta la terza della regione. La piana lametina è situata al centro della costa tirrenica calabrese davanti al golfo di Sant'Eufemia. La forma di questa piana, che interessa quasi completamente il territorio compreso nel comune di Lamezia Terme, è simile ad un triangolo isoscele, con base la linea di costa, per una larghezza di 15 km, fra Capo Suvero di Gizzeria Lido a nord e la foce del fiume Angitola a sud, e altezza pari a circa 10 km coincidente con l'asta del fiume Amato.

4.1.3 Valutazione della componente simbolica

Singolarità Paesaggistica: Rarità degli elementi paesaggistici. Appartenenza ad ambiti oggetto di celebrazioni letterarie, e artistiche o storiche, di elevata notorietà (richiamo turistico).

Sul litorale nei pressi di Gizzeria, si verifica una intensa canalizzazione di vento, flussi d'aria costanti che regalano agli amanti del windsurfing e del kitesurfing la migliore condizione per praticare questi sport.

L'area appartiene alla parte più "stretta" di Calabria, dove c'è la minima distanza tra mar Tirreno e mar Ionio.

Questi luoghi in ogni età storica sono stati al centro di traffici, contatti, scambi, floride relazioni commerciali.

La Calabria era famosa per la seta, una produzione di qualità. La seta, grezza e lavorata, è stato un pregiato bene d'esportazione fino a tutto il XVII secolo.

Una curiosità archeologica. In località Caselle di Maida sono state rinvenute le testimonianze più antiche sul Paleolitico calabrese, parliamo di circa 500 mila anni fa. Si tratta dei "chopper", le pietre scheggiate usate dagli ominidi per tagliare, incidere, offendere.

4.2 Sintesi della valutazione

Nella seguente Tabella è riportato il riferimento per la valutazione sintetica.

Criteri di valutazione	Chiavi di lettura	Incidenza: SI	Incidenza: NO
1. Morfologico/strutturale	▪ **APPARTENENZA/CONTIGUITÀ A SISTEMI PAESISTICI:**		
	– di interesse naturalistico elementi naturalistico -ambientali significativi per quel luogo, ad esempio: alberature, monumenti naturali, fontanili, aree verdi che svolgono un ruolo nodale nel sistema del verde		
	– di interesse storico agrario ad esempio: filari, elementi della rete irrigua e relativi manufatti (chiuse, ponticelli), percorsi poderali, nuclei e manufatti rurali		
	– di interesse storico – artistico centri e nuclei storici, monumenti, chiese e cappelle, mura storiche		
	– di relazione (tra elementi storico - culturali, tra elementi verdi e/o siti di rilevanza naturalistica) ad esempio: percorsi —anche minori- che collegano edifici storici di rilevanza pubblica, parchi urbani, elementi lineari —verdi o d'acqua- che costituiscono la connessione tra situazioni naturalistico - ambientali significative, "porte" del centro o nucleo urbano, stazione ferroviaria;		
	– dell'articolazione dei volumi;		
	▪ **APPARTENENZA/VICINANZA AD UN LUOGO CONTRADDISTINTO DA UN ELEVATO LIVELLO DI COERENZA SOTTO IL PROFILO TIPOLOGICO, LINGUISTICO E DEI VALORI DI IMMAGINE**		
	– quartieri o complessi di edifici – edifici prospicienti una piazza compresi i risvolti – edifici su strada aventi altezza in gronda non superiore alla larghezza della via		
	▪ **APPARTENENZA/VICINANZA AD UN LUOGO CONTRADDISTINTO DA UNO SCARSO LIVELLO DI COERENZA SOTTO IL PROFILO TIPOLOGICO, LINGUISTICO E DEI VALORI DI IMMAGINE MERITEVOLE DI RIQUALIFICAZIONE**		
2. Vedutistico	▪ **LINGUAGGIO DEL PROGETTO DIFFERENTE RISPETTO A QUELLO PREVALENTE NEL CONTESTO, INTESO COME INTORNO IMMEDIATO**		
	– Interferenza con punti di vista panoramici – il sito interferisce con un belvedere o con uno specifico punto panoramico prospettico;		
	– Interferenza/contiguità con percorsi di fruizione paesistico ambientale – il sito si colloca lungo un percorso locale di fruizione-paesistico ambientale (la pista ciclabile, il sentiero naturalistico …)		
	– Interferenza con relazioni percettive significative tra elementi locali di interesse storico, artistico e monumentale il sito interferisce con le relazioni visuali storicamente consolidate e rispettate tra punti significativi di quel territorio.		
	– Interferenza/contiguità con percorsi ad elevata percorrenza adiacenza a tracciati stradali anche di interesse storico, tracciati ferroviari.		
3. Incidenza visiva	– INGOMBRO VISIVO		

Criteri di valutazione	Chiavi di lettura	Incidenza:	
		SI	NO
	– OCCULTAMENTO DI VISUALI RILEVANTI		
	– PROSPETTO SU SPAZI PUBBLICI (strade, piazze)		
4. Incidenza simbolica	▪ **INTERFERENZA CON I LUOGHI SIMBOLICI ATTRIBUITI DALLA COMUNITÀ' LOCALE**		

Tabella 2 - Tabella di sintesi della valutazione

Nella seguente tabella si sintetizzano le attribuzioni di valore rispetto alle TRE componenti di valutazione:

Componenti	Aspetti paesaggistici	Attribuzione valore	
Morfologico strutturale	Morfologia	Basso	Medio
	Naturalità	Alto	
	Tutela	Alto	
	Valori Storico Testimoniali	Basso	
Vedutistica	Panoramicità	Medio	
Simbolica	Singolarità Paesaggistica	Medio	

Tabella 3 - Stima della Sensibilità Paesaggistica dell'Area di Studio

Dalle analisi effettuate emerge come la sensibilità paesaggistica dell'Area di Intervento sia **MEDIA**.

5 IMPATTI SUL PAESAGGIO DELLE TRASFORMAZIONI PROPOSTE

5.1 Descrizione intervento

La progettazione riguarda l'intervento di "Riqualifica ambientale della fascia nord dell'aeroporto con realizzazione di pista ciclabile per la valorizzazione ecosostenibile della fascia costiera (Polo della vela) e del lago La Vota" che prevede:

1) **<u>La realizzazione di una biovia</u> con pista ciclabile che colleghi l'aeroporto alla fascia costiera, dove è presente un polo delle attività sportive velistiche e dove è presente un'oasi naturalistica (Lago La Vota).**

2) **<u>La realizzazione di due fabbricati in legno, ecosostenibili, con la funzione di bike sharing</u>, posizionati in aree strategiche dell'opera:**

   - nel sedime aeroportuale, nei pressi dell'attuale accesso carrabile

   - all'inizio del lungomare di Gizzeria Lido, nei pressi del torrente Spilinga.

3) **<u>Interventi naturalistici lungo il confine nord dell'aeroporto</u> sulla fascia a ridosso dell'argine del canale Manchetta e del torrente Cantagalli, mediante la realizzazione di un sentiero pedonale e la piantumazione di essenze sempreverdi di alberi con funzione di riqualifica paesaggistica e di ossigenazione dell'atmosfera.**

4) **<u>La realizzazione di una stazione ecologica chiusa</u> (centro di raccolta) a disposizione dei servizi aeroportuali sul sedime dell'ex-abitazione del direttore, edificio da demolire.**

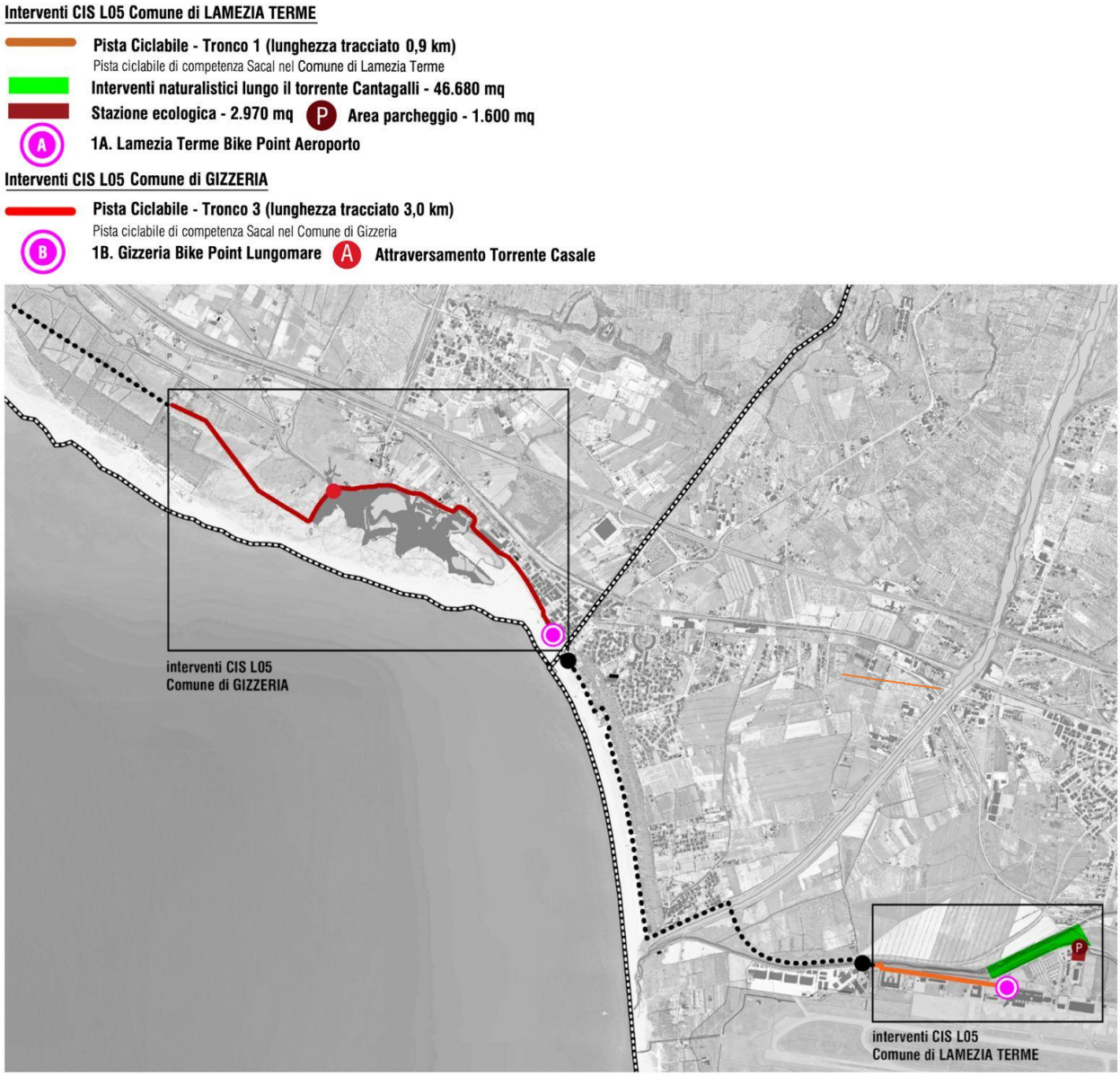


Figura 7.1 - Inquadramento delle opere in progetto

5.2 PISTA CICLABILE

La pista ciclabile tra Lamezia Terme e Gizzeria rappresenta un esempio significativo di come infrastrutture dedicate possano promuovere la valorizzazione ecosostenibile delle aree costiere e naturali. Essa è l'elemento centrale del masterplan, collegando l'Aeroporto di Lamezia Terme con la stazione ferroviaria, il mare, il comune di Gizzeria e l'intero territorio. Il percorso attraverserà contesti urbani e naturali, utilizzando materiali ecologici per ridurre le emissioni e promuovere l'uso di energie rinnovabili. Il progetto coinvolge la S.A.CAL. S.p.A., la regione Calabria e i comuni di Lamezia Terme e Gizzeria, con l'obiettivo di incrementare il turismo, in particolare nell'area naturalistica dei Laghi La Vota. Questo tratto di costa, noto per i venti termici, è ideale per il windsurf e il kitesurf, rendendo le spiagge un punto di riferimento internazionale per questi sport durante tutto l'anno. In particolare, il progetto si inserisce nel contesto di promozione del "Polo della Vela" e del lago La Vota, due punti di interesse che contribuiscono alla diversificazione delle attività ricreative e sportive

nella regione. Il "Polo della Vela" si configura come un centro di eccellenza per gli sport acquatici come il kitesurf e il windsurf, attirando turisti e appassionati da tutto il mondo. Il lago La Vota è una zona umida di rilevante importanza ecologica, un habitat ideale per numerose specie di uccelli migratori e una varietà di flora e fauna tipiche delle aree palustri e offre opportunità per attività di birdwatching e passeggiate naturalistiche, contribuendo a sensibilizzare i visitatori sull'importanza della conservazione degli ecosistemi. La pista ciclabile facilita l'accesso a queste zone, permettendo una connessione diretta con la fascia costiera a partire dall'Aeroporto Sant'Eufemia di Lamezia Terme, una connessione che permette a sportivi e amatori di raggiungere facilmente le aree attrezzate senza l'uso dell'auto. Si favorisce così un turismo lento e rispettoso dell'ambiente, che valorizza il territorio senza compromettere la sua integrità.
La continuità e quindi la funzionalità dell'opera sarà garantita dall'integrazione del presente progetto con quello in capo al comune di Lamezia Terme nell'ambito della realizzazione della Ciclovia lametina. Infatti è nel programma di tale opera il collegamento tra il tracciato nel sedime aeroportuale e quello nel comune di Gizzeria.

5.2.1 Il percorso della pista ciclabile

Il percorso della Pista Ciclabile si articola in quattro tronchi principali, interconnessi e gestiti da diversi enti, tra cui SACAL (la committenza del presente progetto), il Comune di Lamezia Terme e il Comune di Gizzeria. Questi tronchi si estendono per un totale di circa 8,5 km. I due punti terminali della pista sono collegati a progetti di grande interesse territoriale: da una parte l'Aeroporto di Lamezia Terme, dall'altra il parco naturalistico del Comune di Gizzeria, situato nei pressi dei laghi La Vota. La pista attraversa sia aree urbanizzate che spazi naturalistici, caratterizzandosi per un percorso sinuoso che richiede due attraversamenti su torrenti locali. Questi attraversamenti interessano il Torrente Cantagalli e il Torrente Spilinga, che necessitano di interventi di riqualificazione, affidati al Consorzio di Bonifica e al Comune di Lamezia Terme.

I fondi CIS L05 stanziati per l'intervento relativo alla pista ciclabile sono destinati a due tratti specifici del percorso: il Tronco 1, che collega l'Aeroporto con l'attraversamento del Torrente Cantagalli, e il Tronco 3, che connette il bike point sul lungomare di Gizzeria con l'ingresso del parco naturalistico in fase di realizzazione nei pressi dei Laghi La Vota. Ogni tronco ha come punto di partenza una stazione di bike sharing, elemento nodale e strategico della pista ciclabile.

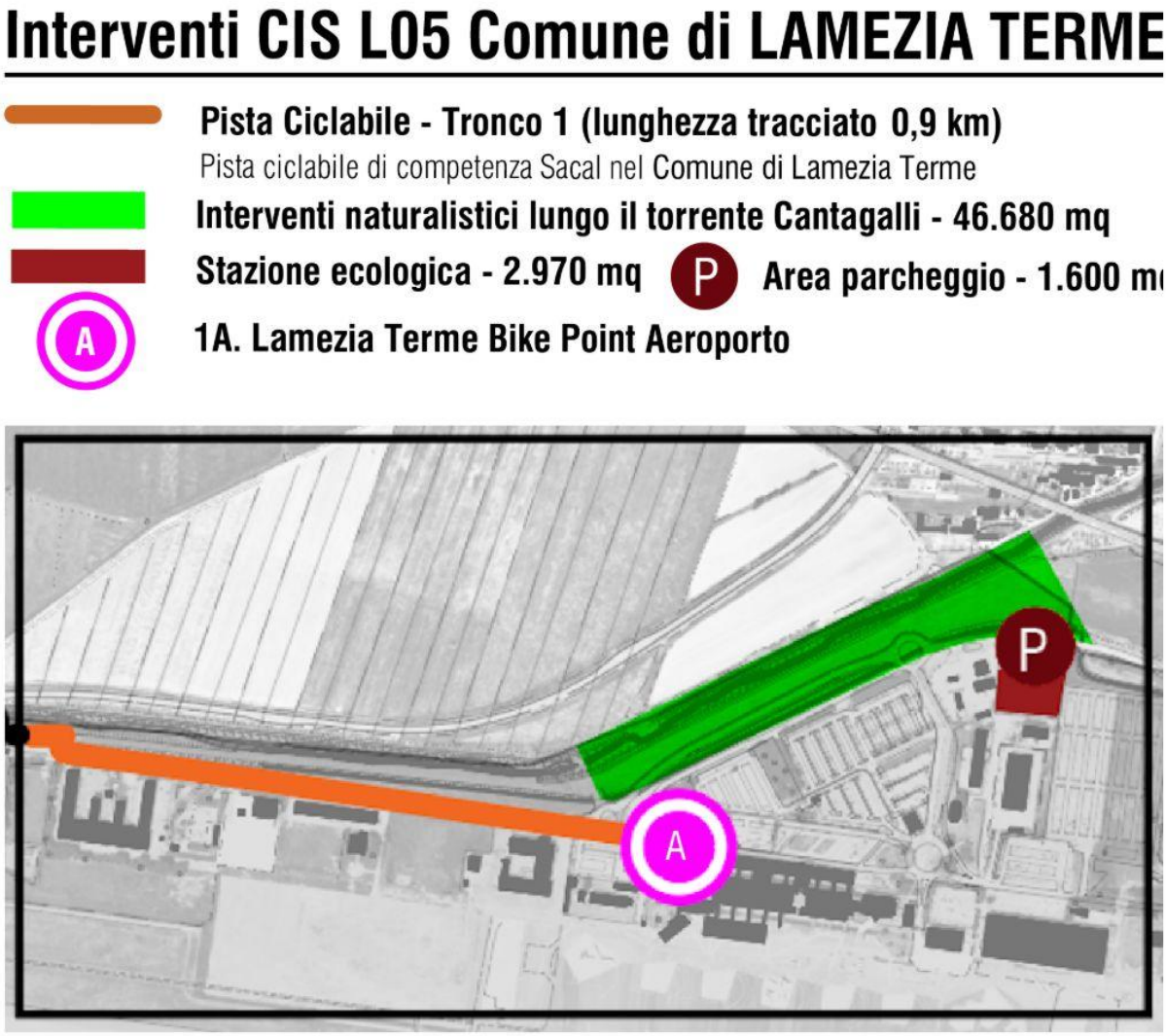
PISTA CICLABILE - TRONCO 1 (INTERVENTO CIS L05) – 0,9 KM

Pista ciclabile di competenza Sacal nel Comune di Lamezia Terme

Questo tratto è l'inizio del percorso ciclabile, il più breve, e parte dal Bike Point nella zona aeroportuale. Dopo aver costeggiato la rotatoria in progetto nell'ambito dei lavori relativi agli interventi su accessibilità e viabilità dell'Aeroporto CIS L03 (non compresi in questa progettazione) la pista prevede la realizzazione di un tratto in rilevato nell'area verde a margine del tracciato Via Guglietta e prosegue in parallelo alla Strada Statale Tirrena Inferiore SS18.

Il ponte di attraversamento del torrente Cantagalli con l'innesto alla rotatoria è escluso dal presente appalto, anche se come indicato nel DIP è previsto nel master plan aeroportuale e nel PSA comunale, ma verrà realizzato con fonti di finanziamento da reperire. Tuttavia, in attesa della definizione, in fase progettuale, la stazione appaltante ha fornito indicazioni alternative che garantiscono nel breve periodo il collegamento con la strada di via Europa. La soluzione intrapresa nell'area del sedime aeroportuale è stata individuata nella zona più a valle del torrente Cantagalli, ed è stata quella di utilizzare uno spazio a verde presente con vegetazione spontanea tra via Guglietta e il canale

Manchetta fino ad arrivare al confine del secondo Reggimento Aviazione dell'Esercito "Sirio", utilizzando uno scavalco esistente del canale Manchetta per poi rimettersi nella strada della perimetrale aeroportuale. Il tratto interessato all'attraversamento del Cantagalli è di competenza progettuale e realizzativa da parte dell'ente Consorzio di Bonifica che provvederà a garantire l'attraversamento della ciclovia ed il collegamento con il progetto della Ciclovia Lametina cosi come definito nella riunione del 18.09.2024, presso il Dipartimento dei LL.PP. della Regione Calabria.



Tronco 1 della Pista Ciclabile

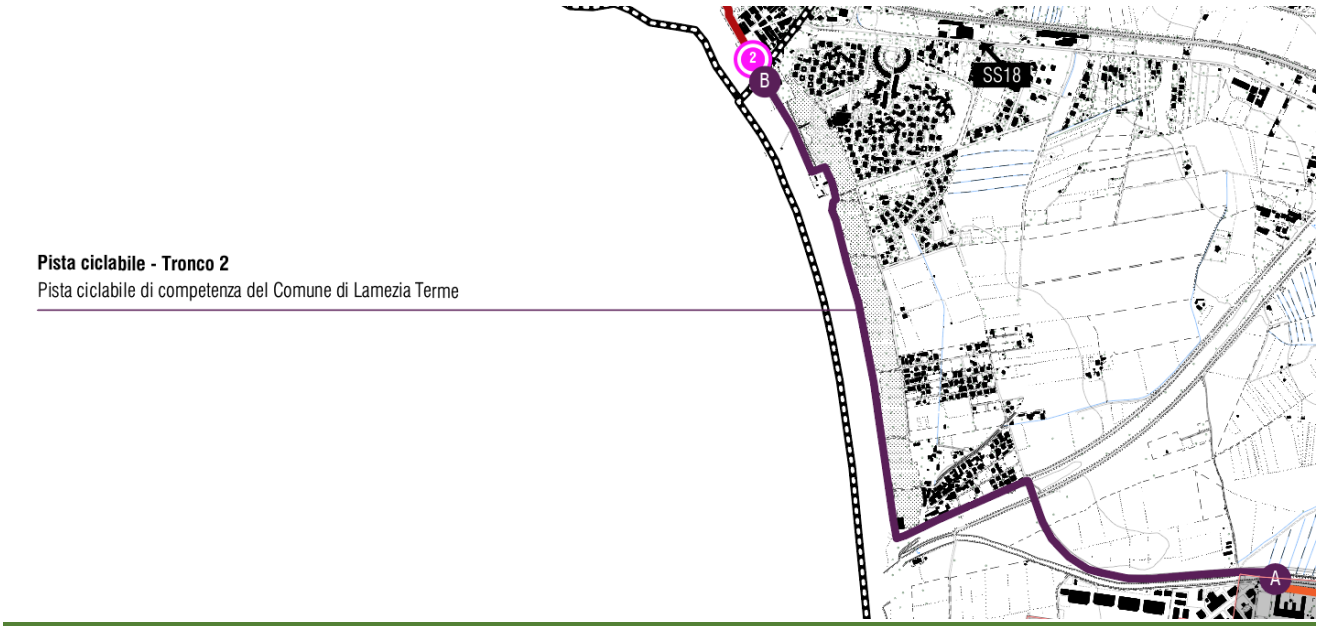
PISTA CICLABILE - TRONCO 2 – 3,1 KM

Pista ciclabile di competenza del Comune di Lamezia Terme

Questo tratto fa parte di un altro appalto di competenza del comune di Lamezia Terme fa parte del progetto denominato Ciclovia Lametina. L'appalto ha uno sviluppo per l'intero territorio del comune di Lamezia Terme che collegandosi a quello che realizzerà SACAL completerà il percorso ciclabile per garantire il collegamento stazione ferroviaria, aeroporto, costa mare Lamezia Gizzeria fino all'area

SIC dei laghi La Vota. Per definire l'interconnessione tra il tratto sedime aeroportuale e i laghi La Vota nel comune di Gizzeria di competenza SACAL viene riportato il tracciato di competenza del Comune di Lamezia Terme. La pista ciclabile d'interesse nel comune di Lamezia Terme potenzia riguarda l'infrastruttura carrabile di Viale Europa, attraversa il Torrente Bagni e prosegue lungo Via Massimo Dantona verso la costa, dove si unisce al tratto esistente sul lungomare Falcone e Borsellino. Prosegue per circa 500metri sulla spiaggia fino alla foce del Torrente Spilinga, al confine tra Lamezia Terme e Gizzeria.

I due Comuni saranno collegati da un attraversamento in fase di definizione, non ricadente (come tutto il tronco 2) a questo appalto.



Tronco 2 della Pista Ciclabile

5.3 Biovia Aeroporto Lamezia – Laghi La Vota Gizzeria

La pista ciclabile rappresenta il filo conduttore dell'intero masterplan, collegando l'Aeroporto di Lamezia Terme con la stazione ferroviaria, il mare e l'intero territorio, inclusi il comune di Gizzeria. Il percorso attraverserà contesti urbani e naturali, utilizzando materiali a basso impatto ambientale per garantire la riconoscibilità dell'intervento e ridurre le emissioni, promuovendo l'uso di energie rinnovabili. Per le aree fuori dal sedime, l'iniziativa, oltre la S.A.CAL. S.p.A. ha coinvolto anche la regione Calabria ed i Comuni di Lamezia Terme e Gizzeria, poiché il progetto ha una valenza anche dal punto di vista sociale ed economico, con l'obbiettivo di aumentare la potenzialità turistica delle aree, interessate, in particolar modo per l'area naturalistica dei Laghi La Vota. La caratteristica di quest'ultimo tratto della costa per le attività velistiche, è la condizione di vento chiamato tecnicamente "termico", adatto, per diverse ore della giornata, alla pratica del windsurf e del kitesurf, che nel tempo queste spiagge sono diventate riferimento internazionale per gli specialisti di questi sport per quasi tutto l'arco dell'anno.

Il completamento del collegamento tra i due poli agli estremi (Aeroporto e Laghi La Vota) sarà garantito, oltre che dal tratto sopracitato in area naturalistica e da un tratto da rinnovare sul lungomare di Gizzeria Lido, anche da un tratto di pista ciclabile nel comune di Lamezia Terme, non compreso nel presente progetto, ma inserito in un piano di interventi che amplierà l'estensione della ciclovia

lametina in diverse aree comunali. In particolare per il tratto che va dal confine Lamezia Terme-Gizzeria verso l'aeroporto, l'ipotesi è quella che il percorso della pista ciclabile dal lungo mare di Lamezia proceda per la pineta di loc. Marinella facendo in modo che si colleghi mediante un nuovo attraversamento del piccolo torrente di "Spilinga" da realizzare in base anche alle disponibilità delle aree demaniali del comune di Lamezia Terme (ipotesi in corso di approfondimento da parte del Comune di Lamezia Terme).

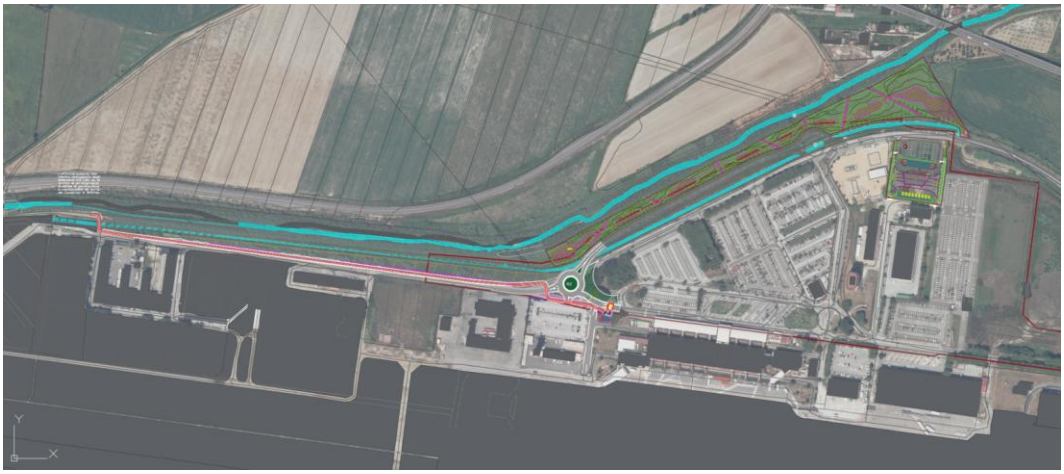


Figura 7.3 - Inquadramento percorso pista ciclabile che realizza il comune di Lamezia Terme.

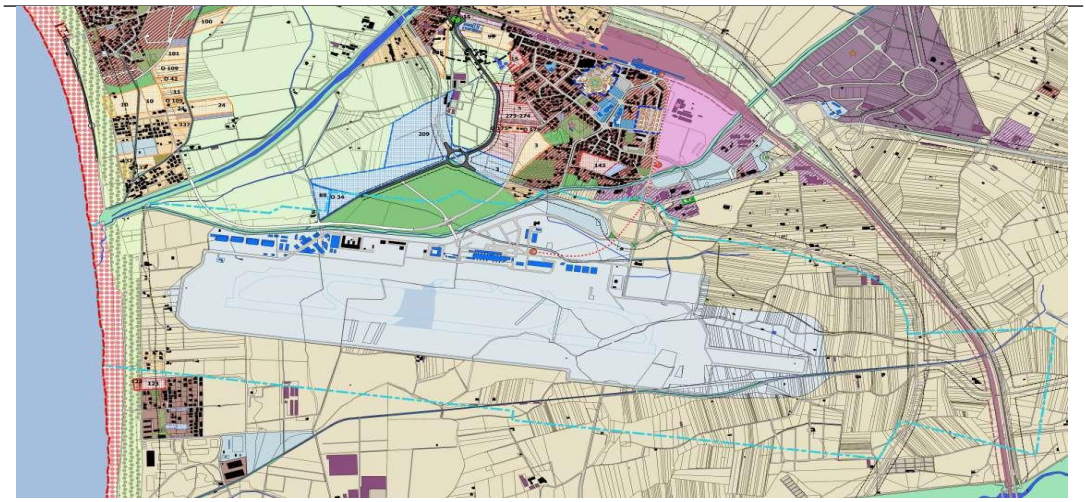


Figura 7.4 - Stralcio PSC del comune di Lamezia Terme Delibera del C.C. n.96 del 16.12.2022 e n.97 del 29.12.2022.

Il progetto nel suo complesso ha un alto valore ambientale, in quanto prevede di riqualificare aree non valorizzate tramite il miglioramento e la pianificazione innovativa della fruizione, promuovendo l'uso di mezzi ecosostenibili e materiali di costruzione a ridotto impatto ambientale-emissivo con alto contenuto di materiale riciclato e riciclabile per le pavimentazioni cosiddette ecosostenibili, applicabili sia in ambiti naturali, sia in ambiti urbani La pista ciclabile in area naturalistica sarà realizzata con una pavimentazione ecocompatibile utilizzando gli aggregati terrosi di cava reperibili nella zona, mantenendo in questo modo inalterate le cromie naturali locali per tutti i 2400 m circa della sua estensione. Si prevede inoltre il riutilizzo di materiale da scotico organico, in ottemperanza alle prescrizioni.

5.3.1 Pista ciclabile in sedime aeroportuale

Il percorso della pista ciclabile in calcestruzzo drenante collegherà l'elemento architettonico che

ospiterà il bike sharing all'area oggetto di intervento tra il canale Manchetta e il torrente Cantagalli. Il progetto del tracciato è stato impostato tenendo conto della sagoma della rotatoria prevista sia nel Masterplan che nel progetto degli interventi di altro appalto denominato CIS Volare 3, attualmente in fase di PFTE. Per i tratti dove è presente l'asfalto Le modalità costruttive ed i materiali che saranno utilizzati sono analoghi a quelli previsti nel tratto di pista che insiste sul Lungomare di Gizzeria lido: in seguito alla scarifica superficiale del sedime stradale attualmente carrabile, per la porzione considerata e per uno spessore di 10 cm, sarà prevista la realizzazione del tappetino di usura con il bitume apposito per la pista ciclabile con pigmentazione di colore rosso.

Dopo l'attraversamento la pista si snoderà in sede propria nell'area verde a margine di via Gino Guglietta. Attraverso la successione degli strati indicati nell'elaborato "Sezioni tipo e Stratigrafie " e contenuto da cordoli in cls, sarà realizzato un rilevato con strato finale in conglomerato bituminoso. Al termine del tratto rettilineo, la pista affronterà l'attraversamento del torrente Manchetta mediante un ponticello esistente in cls armato, nei pressi del distaccamento del secondo Reggimento Aviazione dell'Esercito "Sirio", nella porzione occidentale del sedime aeroportuale. L'attraversamento del ponticello permette la percorrenza sul lato opposto del canale, nella porzione del viale Guglietta.

La pista si connette direttamente al Tronco 2 su Viale Europa grazie ad un attraversamento ciclopedonale sul Torrente Cantagalli definito "Ponte Cantagalli" che sarà realizzato, Consorzio di Bonifica.

Il percorso all'interno del sedime sarà illuminato da segnalatori luminosi a terra bilaterali con pannelli fotovoltaici integrati tipo occhi di gatto.

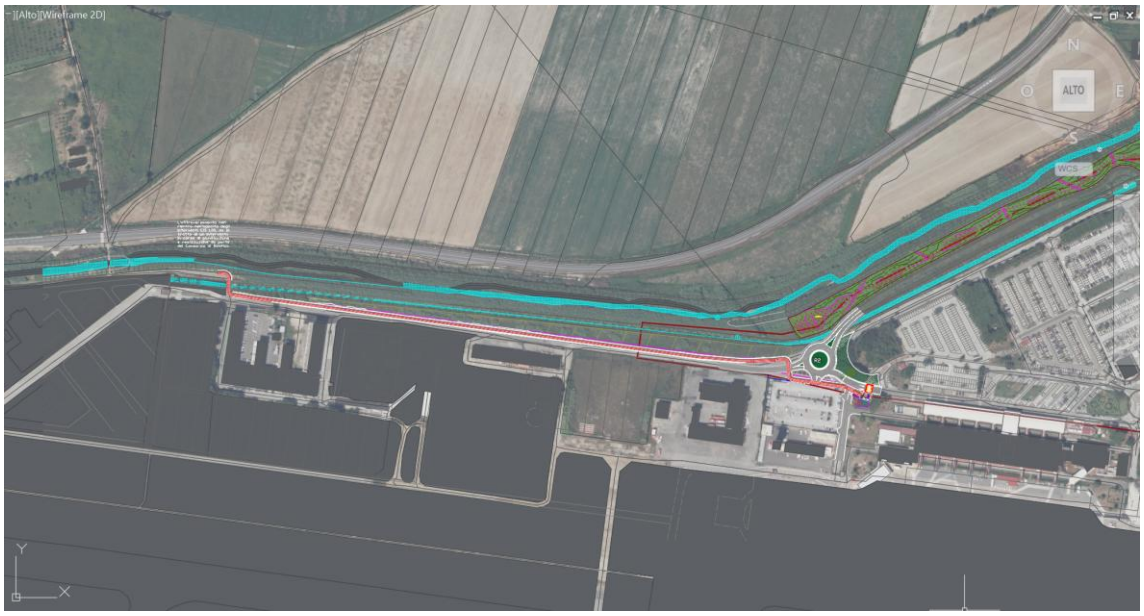


Figura 7.13 Pista ciclabile nel sedime aeroportuale

5.3.2 Bike Sharing SACAL all'Aeroporto

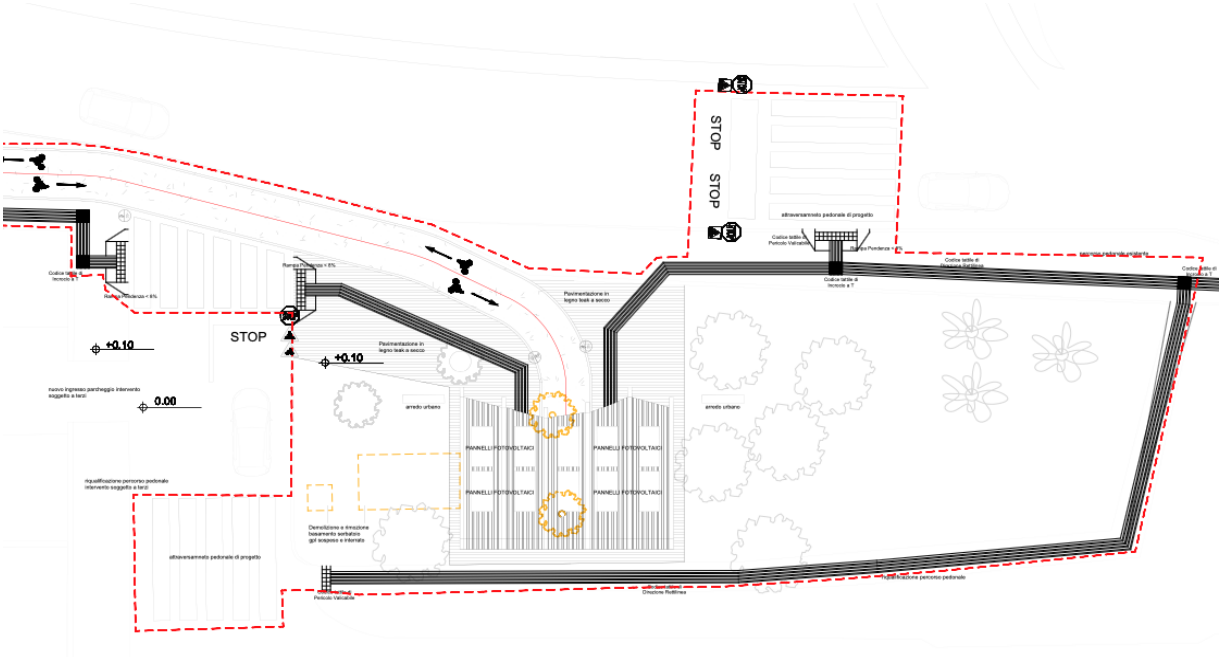
Tra i progetti più significativi del Masterplan dell'Aeroporto Sant'Eufemia spicca la realizzazione del Nuovo Terminal Partenze e Arrivi: un'importante espansione e ristrutturazione del terminal esistente. Questo intervento include nuove aree di servizio e la creazione di una lunga passerella d'ingresso che

collega il nuovo terminal al resto dell'aeroporto. La passerella termina in una piccola area verde, selezionata come sede del Bike Point SACAL, un nodo di interscambio infrastrutturale per ciclisti che punta a promuovere il turismo sostenibile e la mobilità dolce.

È un'area di sosta situata all'interno del sedime aeroportuale, nella zona land side, vicino al limite con l'area air side, e beneficia dell'ombra di numerosi alberi ad alto fusto. Questa area verde, ben curata e di forma rettangolare, copre circa 396 mq, con dimensioni di circa 29 m per 14 m. Si trova all'incrocio tra Viale Rodolfo Imbrogno e Via dell'Airone, la strada privata che conduce all'interno dell'aeroporto.

All'interno di questa area verde, il Bike Point occupa una posizione angolare, con il fronte d'ingresso parallelo alle percorrenze carrabili e ciclo-pedonali. La scelta di posizionare la struttura ai margini del lotto mira a preservare il più possibile la vegetazione esistente e a fornire un comodo accesso al piccolo piazzale antistante, punto di partenza dell'infrastruttura ciclabile.

Il Bike Point è una struttura moderna e funzionale progettata per il parcheggio e la manutenzione delle biciclette. Con una superficie coperta di circa 81 mq, offre un punto di riferimento completo e ben organizzato per i ciclisti, fornendo spazi sicuri per il deposito delle biciclette e aree attrezzate per la loro manutenzione.



7.14 Planimetria generale e inquadramento urbanistico del Bike Point SACAL all'Aeroporto

Il design architettonico del Bike Point è orientato verso la costruzione di una forte riconoscibilità ed unicità stilistica, capace di dare qualità al "paesaggio pubblico attrezzato" attraverso l'utilizzo di e materiali e tecnologie facilmente manutenibili, a basso impatto ambientale, come ad esempio legno micro-lamellare con connessioni in acciaio. Il concept, ispirato nelle forme alla vela, si articola attraverso un layout modulare composto da sei telai in legno curvilinei di diverse altezze, che delineano planimetricamente uno spazio organizzato in cinque campate rettangolari, ciascuna dedicata a specifiche funzioni:

- **Vano Centrale (circa 47 mq):**

Questo spazio ad accesso libero è coperto da una volta curvilinea con copertura in lamiera grecata e

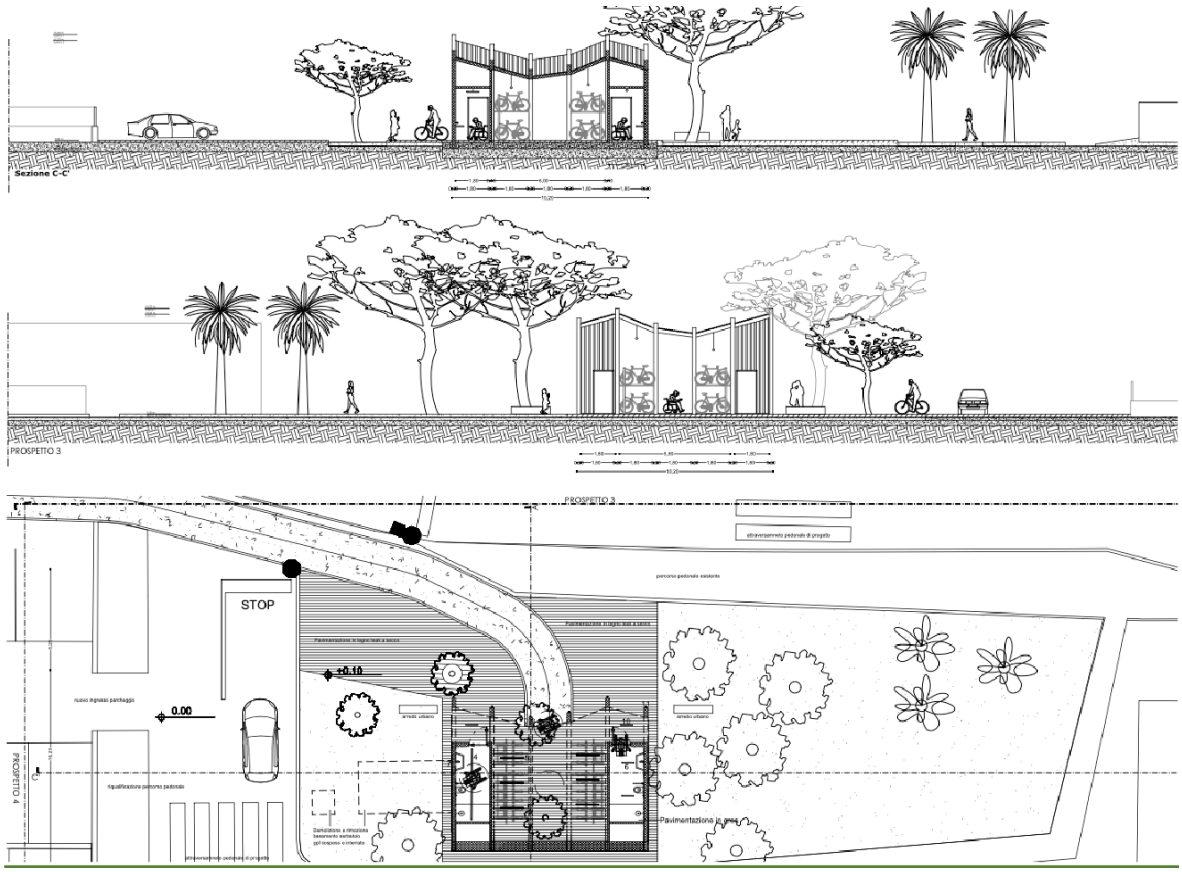
rappresenta l'inizio del percorso ciclabile. Occupa tre delle cinque campate, fornendo rastrelliere per il deposito delle biciclette e un riparo efficace dalle intemperie stagionali. È attrezzato per la manutenzione delle biciclette, offrendo strumenti e spazio adeguato per le riparazioni, oltre che un distributore automatico di bibite e snack.

- **Bagni di Servizio (7mq +7mq):**

Posizionati sui lati opposto della struttura, questi vani rettangolari occupano due delle campate e sono progettati per essere accessibile anche alle persone con disabilità. Costituiscono le chiusure laterali del Bike Point.

- **Vani tecnici (5 mq):**

Due vani tecnici adiacenti ai bagni di servizio sono destinati a ospitare attrezzature e impiantistica di supporto al Bike Point, garantendo il funzionamento efficiente della struttura.



7.15 Dettagli architettonici bidimensionali del Bike Point SACAL all'Aeroporto

Lo Scheletro Strutturale, delle dimensioni complessive di 7,95 x 10,20 x h 5,5 m, è realizzato con travi curve in legno lamellare LVL (microlamellare), travetti in legno e tavolato in legno, su cui si poggia la copertura curvilinea in lamiera grecata. La Fondazione è costituita da una platea alta 50 cm e fornisce una base solida e stabile per l'intera struttura su cui è stata realizzata una pavimentazione galleggiante in legno.

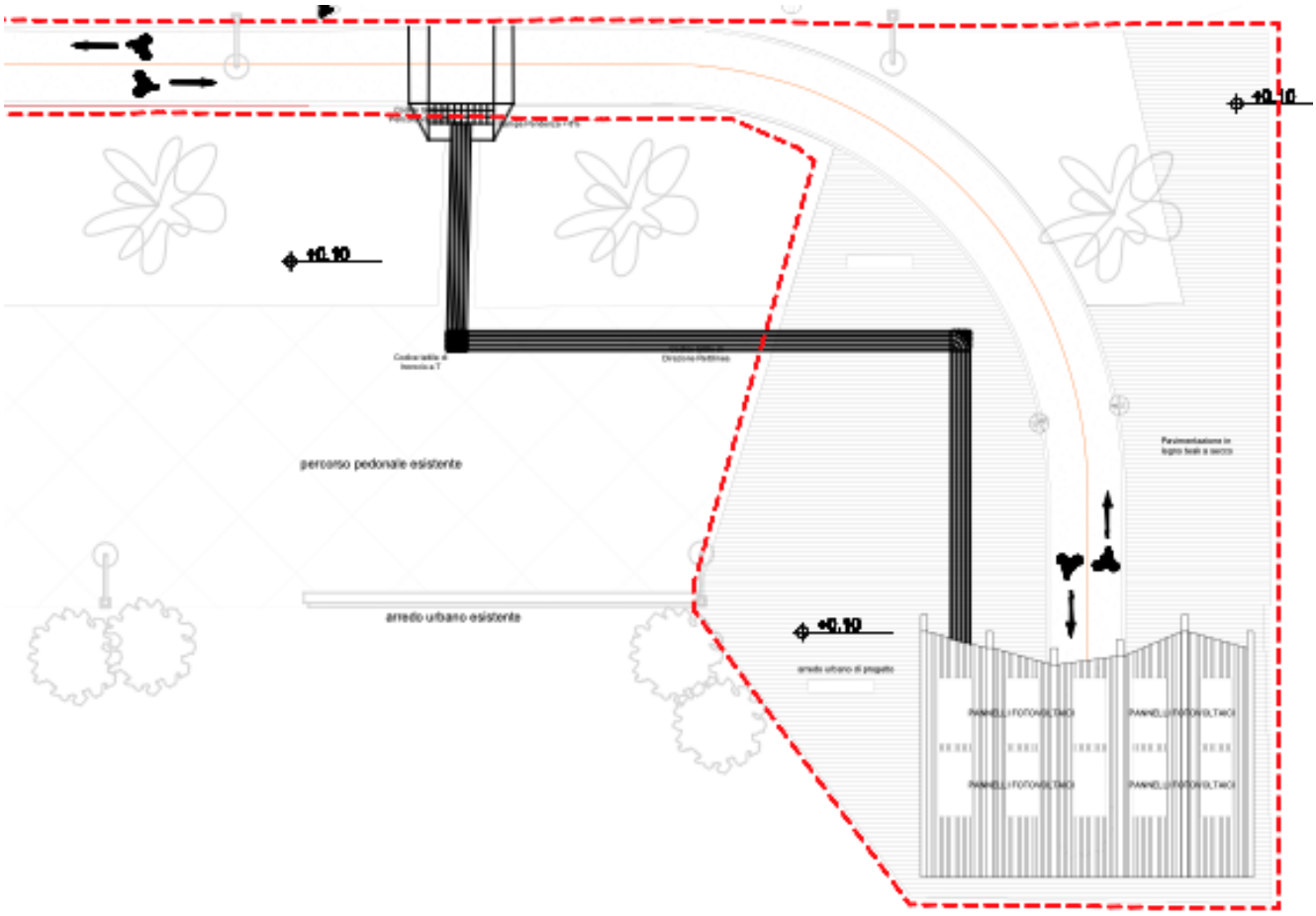
7.16 Simulazioni fotografiche tridimensionali architettoniche e dell'intervento progettuale del Bike Point SACAL all'Aeroporto

5.3.3 Bike Sharing sul lungomare di Gizzeria

Il Lungomare Cristoforo Colombo di Gizzeria Lido è una delle principali attrazioni turistiche e punti di ritrovo della cittadina calabrese, celebre per le sue splendide spiagge e le acque cristalline. Con un'estensione di 650 metri, si affaccia direttamente sul Mar Tirreno, offrendo panorami spettacolari e un accesso immediato alla spiaggia. La promenade pedonale, ampia circa 8 metri, è affiancata da una zona verde di 7 metri, decorata con palme e altre piante tipiche della regione. Accanto alla zona verde si trova una pista ciclabile come precedentemente descritto.

Il progetto previsto per il Lungomare Cristoforo Colombo prevede la realizzazione di un secondo Bike Point come indicato nel programma "CIS VOLARE – SCHEDA L5", a cui si collega la pista ciclabile potenziata di una corsia aggiuntiva. Questo nuovo punto di servizio sarà situato all'inizio della promenade pedonale, sulla testata sud-est del Lungomare.

La posizione scelta per il Bike Point rappresenta un collegamento strategico tra il percorso ciclabile progettato dal comune di Lamezia Terme e quello previsto dalla committenza SACAL nel comune di Gizzeria, migliorando così l'interconnessione e la fruibilità delle aree ciclabili a scala inter-comunale ma anche regionale.

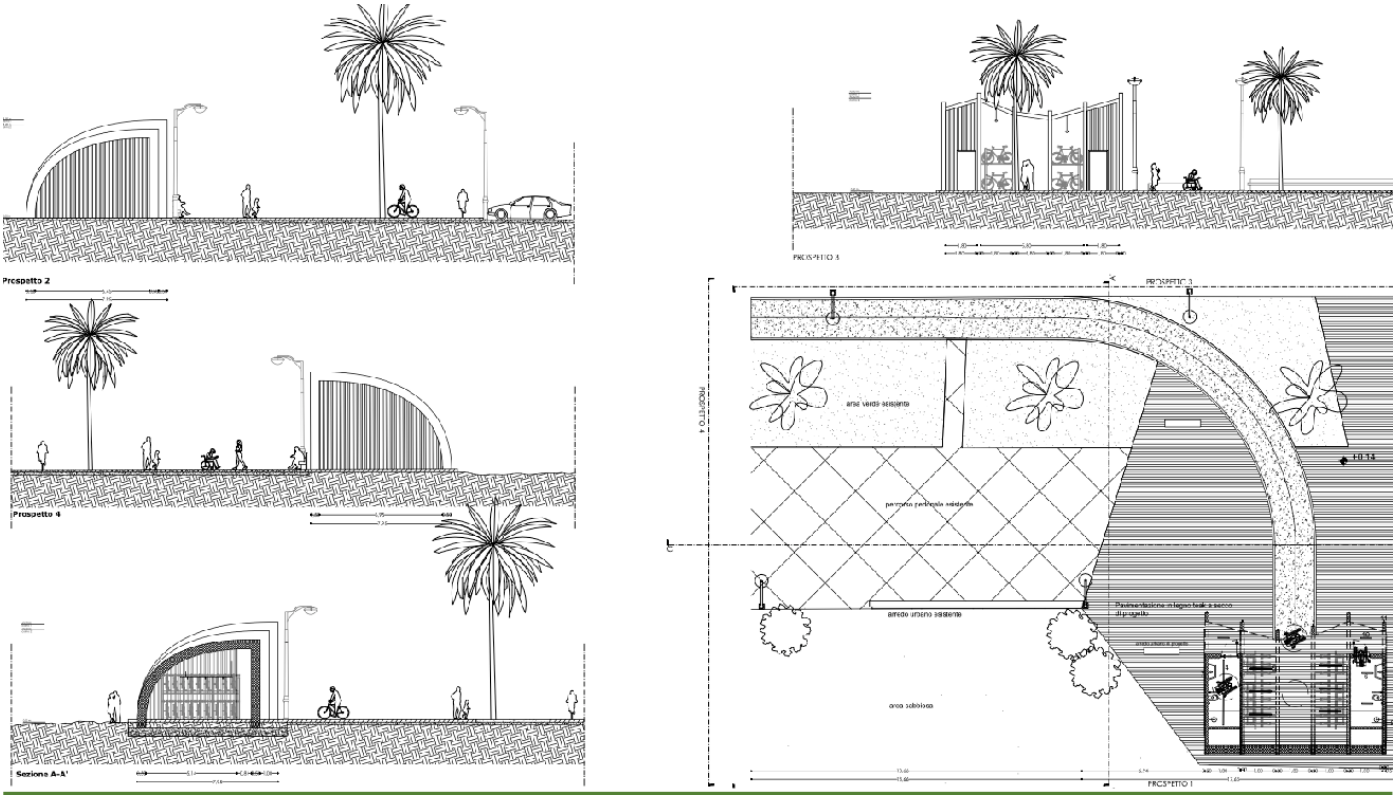


7.17 Planimetria generale e inquadramento urbanistico del Bike Point sul lungomare di Gizzeria

La struttura si colloca direttamente a ridosso della superficie sabbiosa ricoprendo un'area semi-trapezioidale di circa 306 mq, le cui dimensioni sono indicativamente di 18 x17 m.

Il Bike Point, nell'ottica della riconoscibilità di un intervento progettuale integrato, presenta le stesse caratteristiche architettoniche e tecniche di quello previsto per l'Aeroporto. In particolare:

- il fronte d'ingresso è parallelo alle percorrenze carrabili e ciclo-pedonali;
- la superficie coperta in pianta è di circa 81 mq;
- Il design architettonico dal layout modulare è composto da sei telai in legno curvilinei che organizzano lo spazio in cinque campate rettangolari;
- La suddivisione funzionale dell'immobile si caratterizza per un vano centrale accessibile e coperto di 47 mq, due bagni di servizio accessibili anche alle persone con disabilità di 7 mq l'uno e due vani tecnici accessori per attrezzature e impiantistica varia di 5 mq.



7.18 Dettagli architettonici bidimensionali del Bike Point sul lungomare di Gizzeria

Anche nel caso del Bike Point sul lungomare di Gizzeria, lo Scheletro Strutturale è realizzato con travi curve in legno lamellare LVL (microlamellare), travetti in legno e tavolato in legno, su cui si poggia la copertura curvilinea in lamiera grecata. La Fondazione, specifica per i terreni sabbiosi, è del tipo a platea fornisce la base solida per la struttura su cui si realizzata una pavimentazione in legno, direttamente connessa con quella della passeggiata esistente

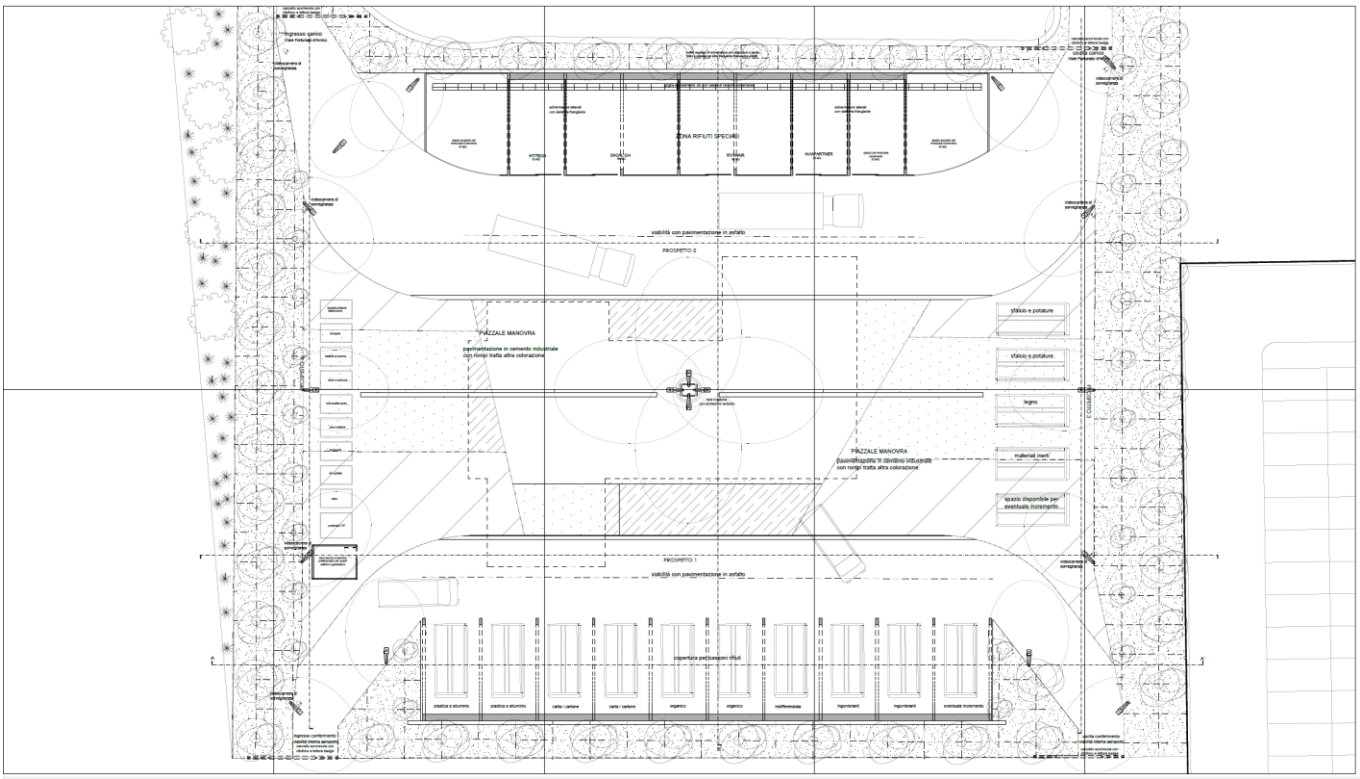
7.19 Simulazioni fotografiche tridimensionali architettoniche dell'intervento progettuale del Bike Point SACAL all'Aeroporto

5.4 Stazione ecologica

Altro obbiettivo primario, nell'ottica green dell'intervento, è la realizzazione di una stazione ecologica (centro di raccolta) per lo stoccaggio temporaneo dei rifiuti prodotti dai servizi aeroportuali mediante un'area recintata con pannelli del tipo orsogrill, mitigata e ben mitigata da piantumazione a verde. Sarà facilmente raggiungibile e accessibile dagli addetti al conferimento con accesso ed uscita dall'interno dall'aeroporto mediante due cancelli diversi, mentre il prelievo per il conferimento alle discariche autorizzate avverrà dall'esterno, senza effettuare l'accesso nel sedime aeroportuale sempre mediante un cancello per l'ingresso ed uno per l'uscita. Inoltre sarà interdetta all'accesso delle persone non autorizzate, provvista di sistema di videosorveglianza per accertare eventuali abusi, adeguata per il deposito dei materiali, dotata di attrezzature e di apparecchiature per detergenti, disinfettanti, trattamento per la raccolta, lavaggio del percolato e con identificazione di segnaletica sia esterna che interna per il percorso delle traiettorie dei mezzi.

7.23 e 7.24 Planimetria dell'area in oggetto e Abitazione del Direttore da demolire

L'intervento prevede la demolizione di manufatto denominato "Abitazione del Direttore" per collocare la stazione ecologica e la realizzazione di un'area a parcheggio. Nell'ottica del rispetto delle norme ambientali i materiali risultanti dalle demolizioni delle opere in cls armato o prefabbricato previo valutazione e analisi (ambientali) potrebbero essere utilizzati per i sottofondi di questi lavori e/o altri cantieri aeroportuali.



7.25 Planimetria dello stato futuro della Stazione ecologica all'Aeroporto

La stazione ecologica ospiterà al suo interno 2 sistemi di coperture che riprendono nelle forme le linee curve del bike point. Nel settore più a sud saranno presenti container scarrabili atti ad ospitare le varie tipologie di rifiuto, mentre nella struttura posta nel settore opposto saranno collocati gli spazi dedicati alle varie compagnie aeree che operano in aeroporto.

L'area sarà dotata di impianto di illuminazione e di un sistema antincendio che prevede la presenza di due estintori. I quadri di comando degli impianti saranno collocati in un apposito vano tecnico.

7.26 7.27 Simulazioni fotografiche tridimensionali della Stazione ecologica all'Aeroporto

Nell'area centrale trova posto un grande piazzale di manovra in cemento industriale, che ospita a terra l'impronta dell'abitazione del direttore.

Le aree di stoccaggio dei rifiuti sono 4:

- Area rifiuti speciali di circa 160 mq sul fronte nord-est su cui insiste una struttura realizzata con schermature laterali e sistema frangisole, chiusa con pareti divisori e fronti di accesso in

orso- grill con accessi indipendenti per le diverse compagnie aeree dell'Aeroporto;

- L'area di rifiuti urbani, di circa 200 mq sul fronte sud-ovest, è un'area semiaperta, all'interno del quale trovano alloggiamento 10 container, realizzata attraverso una struttura intelaiata in legno con copertura su cui insistono pannelli fotovoltaici;
- Area libera di conferimento rifiuti ingombranti e speciali costituita da 10 contenitori coperti ermetici sul fronte nord-ovest;
- Area libera di conferimento rifiuti ingombranti e speciali costituita da 10 contenitori 5 container sul fronte sud-est.

La stazione ecologica sarà dotata di un impianto di depurazione che include:

- Griglia di Raccolta Prima Pioggia: Con impianto di disoleazione interrato per il trattamento delle acque reflue, con successivo tubo drenante per impianto ad invarianza idraulica prima dell'immissione nalla rete primaria di raccolta presente sull'adiacente viale Fortunato D'Amico oppure se debitamente trattata nel canale "Manchetta".

- Canale di Drenaggio Acqua Piovana: Raccolta dell'acqua piovana dalle tettoie con vasche di raccolta per l'irrigazione del buffer vegetale.

- Vasca di raccolta percolato, risultante dalla percolazione dell'acqua attraverso i rifiuti solidi accumulati in discarica. Il percolato può contenere una varietà di contaminanti, inclusi metalli pesanti, sostanze organiche, composti inorganici e microrganismi patogeni.

Sarà presente inoltre un impianto di prima pioggia che raccoglierà e tratterà le acque del piazzale e quelle del parcheggio antistante, sul quale sarà predisposto il sistema di raccolta delle acque con le medesime caratteristiche di quelle previste per la stazione ecologica.

5.4.1 Sistema di Illuminazione e videosorveglianza

Il sistema di illuminazione generale dell'area si articola secondo tre indirizzi. Il primo prevede l'inserimento di lampioni perimetrali situando i corpi illuminanti in prossimità del buffer vegetale. Il secondo indirizzo si realizza al centro dell'area, dove 4 lampioni si inseriscono all'interno di un sistema a croce protetto da urti accidentali dei veicoli in manovra. Il terzo indirizzo riguarda l'illuminazione più tecnica e operativa e si definisce attraverso l'illuminazione puntuale all'interno delle due strutture architettoniche dell'area. Inoltre, l'area di stoccaggio è dotata di un avanzato sistema di videosorveglianza che contribuisce a garantire un alto livello di sicurezza e controllo in tutta l'area.

5.5 Superamento delle Barriere Architettoniche

Il progetto di "Riqualifica ambientale della fascia nord dell'Aeroporto con realizzazione di pista ciclabile per la valorizzazione ecosostenibile della fascia costiera e del lago La Vota" rappresenta un'iniziativa chiave per promuovere la mobilità sostenibile e valorizzare il territorio. In un'ottica di inclusività e accessibilità, è fondamentale garantire il superamento delle barriere architettoniche non solo lungo tutto il percorso ciclabile ma anche negli ulteriori ambiti progettuali previsti dall'investimento, quali i Bike Point e il Parco Polivalente d'accesso all'Aeroporto.

Quadro Normativo: Il superamento delle barriere architettoniche è disciplinato da normative nazionali ed europee che promuovono l'accessibilità negli spazi pubblici e nelle infrastrutture. In particolare, le seguenti norme costituiscono il riferimento per la progettazione e l'adeguamento della pista ciclabile e delle relative infrastrutture:

- Legge n. 13/1989**:** "Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati". Questa legge stabilisce le linee guida per l'adeguamento

delle strutture private, con implicazioni anche per gli edifici e le infrastrutture di uso pubblico come i Bike Point.

- Decreto Ministeriale 14 giugno 1989, n. 236**:** "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche". Questo decreto offre le specifiche tecniche necessarie per garantire l'accessibilità delle strutture, con particolare riferimento a pavimentazioni, rampe, porte, servizi igienici e spazi comuni.
- Legge n. 104/1992: "Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate". Tale norma stabilisce i principi fondamentali per l'integrazione delle persone con disabilità e i diritti di accessibilità alle strutture e ai servizi pubblici.
- Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC 2018**)**: Stabiliscono le regole per la progettazione di infrastrutture, con particolare attenzione alla sicurezza, accessibilità e fruibilità da parte di tutti i cittadini, comprese le persone con disabilità.
- D.P.R. 503/1996**:** "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici". Questo regolamento disciplina l'accessibilità degli spazi e servizi pubblici, specificando i requisiti necessari per rendere accessibili aree come parchi e piste ciclabili.
- Direttiva Europea 2000/78/CE**:** Riguarda la parità di trattamento in materia di occupazione e condizioni di lavoro, ma ha un impatto indiretto anche sull'accessibilità delle infrastrutture pubbliche e private, garantendo il diritto di accesso alle persone con disabilità.
- Codice della Strada (D.Lgs. n. 285/1992**)**: Integra disposizioni per la sicurezza e la fruibilità delle piste ciclabili, incluse indicazioni sulle caratteristiche che devono avere le piste per essere considerate accessibili e sicure.

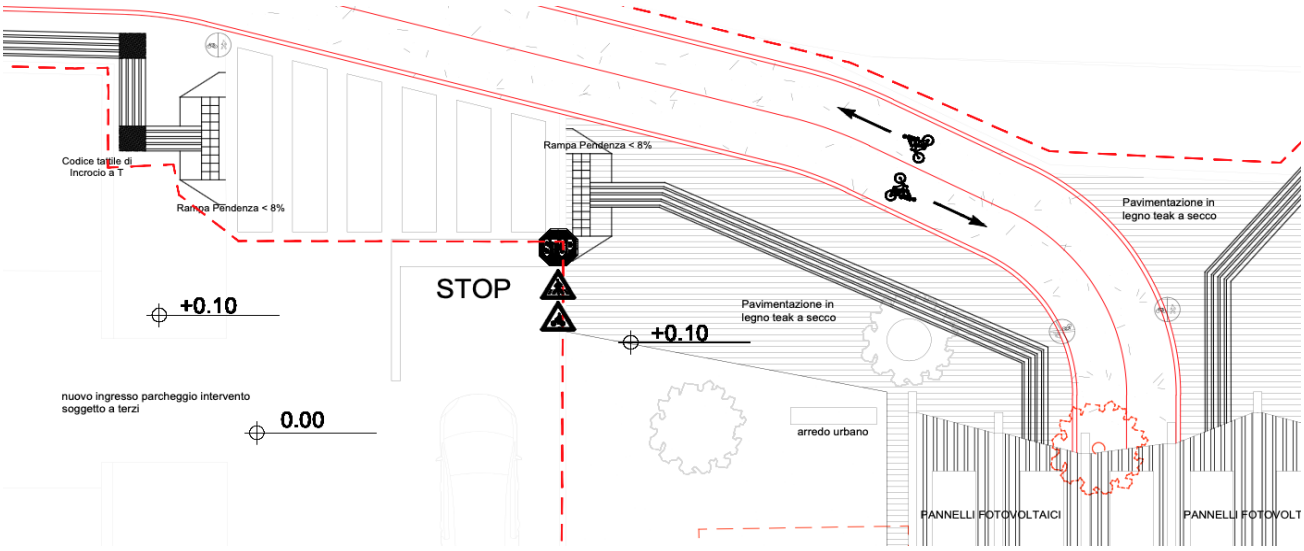
Superamento delle Barriere Architettoniche lungo la Pista Ciclabile: L'obiettivo principale è rendere la pista ciclabile accessibile a tutte le persone, comprese quelle con disabilità motorie, visive e uditive. Le misure implementate includono:

- **Larghezza della pista**: La pista ciclabile è progettata come un asse promiscuo di una larghezza che varia da 2,5 m a 3,2 m, con doppia corsia per consentire il passaggio simultaneo di biciclette, persone in carrozzina e pedoni.
- **Pavimentazione uniforme**: La superficie della pista è realizzata con materiali antiscivolo e uniformi, evitando dislivelli e ostacoli che potrebbero rappresentare un pericolo per chi utilizza ausili per la mobilità. (vedi approfondimento capitolo. OP_00 PISTA CICLABILE, "I materiali della pista ciclabile", della presente relazione)
- **Segnaletica inclusiva tattile**: Lungo tutto il percorso è installata segnaletica tattile (Sistema LVE) per persone con disabilità visive e segnaletica acustica per i punti di attraversamento, in modo da agevolare la navigazione e l'orientamento.
- **Rampa d'accesso e pendenza**: Ogni accesso alla pista è dotato di rampe con pendenza massima del 5% per facilitare l'ingresso e l'uscita a persone con disabilità motorie.

Adeguamento dei Bike Point: Lungo la pista ciclabile sono previsti due Bike Point, aree di sosta privilegiate, accessibili anche a persone in carrozzina. Le misure includono:

- **Accessi facilitati alle Aeree Esterne e Ingressi**: Dotati di rampe accessibili e sedute.

- **Spazi interni e servizi igienici accessibili**: Gli interni saranno organizzati in modo da garantire ampi spazi di manovra per persone e un servizio igienico a norma per le persone con disabilità, con spazi sufficienti per l'accesso e l'uso in sicurezza.
- **Utilizzo del sistema tattile LVE (Loges-Vet-Evolution):** si tratta di una tecnologia progettata per garantire l'accessibilità ai percorsi pedonali, in particolare per le persone con disabilità visive. È una versione evoluta del sistema LOGES, un sistema di pavimentazione tattile che guida e avverte gli utenti non vedenti e ipovedenti lungo percorsi pedonali e in prossimità di aree di sosta.
- **Pannelli informativi inclusivi**: I pannelli informativi saranno dotati di descrizioni in Braille e QR code che attivano audio guide per persone con disabilità visive e uditive.



Il sistema LVE, Stralcio della tavola PFTE_OP_01_TAV_02

Bike Point all'aeroporto Stato di Progetto: Planimetria architettonica di inserimento, viabilità e delle coperture

Accessibilità del Parco Polivalente d'accesso all'Aeroporto: Il parco naturalistico previsto lungo il canale Cantagalli, nei pressi dell'aeroporto, sarà un punto di attrazione importante per la cittadinanza e i turisti. Il superamento delle barriere architettoniche nel parco sarà realizzato attraverso:

- **Percorsi accessibili**: I percorsi interni al parco saranno progettati per essere accessibili a tutti, con pavimentazioni regolari e pendenze inferiori all'8%, in conformità con le normative di accessibilità.
- **Pannelli informativi inclusivi**: I pannelli informativi posti nelle aree di ingresso al parco saranno dotati di descrizioni in Braille e QR code che attivano audio guide per persone con disabilità visive e uditive.

Il superamento delle barriere architettoniche lungo la pista ciclabile e nei suoi punti di interesse rappresenta un impegno concreto per l'inclusività e l'accessibilità del territorio di Lamezia Terme. Le soluzioni proposte garantiranno che l'infrastruttura sia fruibile da tutti, senza discriminazioni, favorendo una maggiore integrazione sociale e migliorando la qualità della vita dei cittadini e dei visitatori.

5.6 Elementi di mitigazione e compensazione necessari

5.6.1 Interventi naturalistici lungo il confine nord dell'aeroporto

Con il piano di sviluppo aeroportuale di Lamezia Terme dove si prevedono una serie d'interventi, tra i quali la realizzazione della nuova aerostazione, la S.A.CAL. S.p.A., intende attivare dei servizi commerciali "green", sia in aeroporto sia nel territorio esterno.

In quest'ottica risulta di rilevante importanza la creazione di una fascia rinaturalizzata lungo il corso del canale Manchetta e del canale Cantagalli con il preposto di rivalutare ad elevare il livello di naturalità dei due corsi d'acqua, mediante l'incremento della vegetazione.

L'obbiettivo è quello di creare un elemento di mediazione tra l'area aeroportuale ed il contesto territoriale turistico; attraverso la sistemazione di spazi per il tempo libero e la socializzazione a valenza diversificata. Il quadro degli obiettivi focalizzato del sedime aeroportuale, si sviluppa in parte nell'area che segue il corso del canale Manchetta e del torrente Cantagalli, e che crea un elemento di unione tra l'Aeroporto, la stazione ferroviaria e il mare, oltre che di riqualificare il paesaggio in ordine estetico e funzionale attraverso l'incremento dell'apparato vegetazionale mediante la piantumazione di alberi tipici del luogo e del clima.

Le lavorazioni saranno mirate a rendere fruibile l'area attraverso la pulizia della vegetazione, (nella maggior parte composta da un canneto), la realizzazione di un sentiero sterrato che la percorrerà longitudinalmente, e la creazione di aree piantumate con essenze autoctone che per migliorare la qualità dei luoghi. Sarà lasciata libera una fascia a ridosso del torrente Cantagalli per permettere la manutenzione dell'alveo da parte di mezzi ed attrezzature idonee.

Per superare i dislivelli altimetrici che insistono lateralmente all'asse tracciato del sentiero e per adattarsi alla sezione a "conca" che caratterizza trasversalmente l'area, sono previste delle gradonate costituite da assi in legno posate sul terreno opportunamente riprofilato.

L'area sarà dotata di apposito impianto di illuminazione per rendere fruibile il parco nelle diverse ore della giornata e per aumentare la sicurezza degli avventori.

5.7 Fotoinserimenti

Per una più chiara visione dello sato futuro si faccia riferimento ai fotoinserimenti riportati nella Planimetria allegata alla presente.

6 COERENZA CON GLI OBIETTIVI DI QUALITA' PAESAGGISTICA

La valutazione degli impatti sulla componente Paesaggio è stata effettuata mettendo in relazione il grado di incidenza delle opere in progetto con la sensibilità paesaggistica dell'Area di Studio, descritta precedentemente. Dalla combinazione delle due valutazioni deriva quella del livello di impatto paesistico della trasformazione proposta.

I criteri considerati per la determinazione del Grado di Incidenza Paesaggistica dell'intervento in oggetto sono riportati nella tabella seguente e analizzati nel successivo Paragrafo.

Criterio di valutazione	Parametri di valutazione
Incidenza morfologica e tipologica	▪ conservazione o alterazione dei caratteri morfologici del luogo ▪ adozione di tipologie costruttive più o meno affini a quelle presenti nell'intorno per le medesime destinazioni funzionali ▪ conservazione o alterazione della continuità delle relazioni tra elementi storico-culturali o tra elementi naturalistici
Incidenza visiva	▪ ingombro visivo ▪ occultamento di visuali rilevanti ▪ prospetto su spazi pubblici
Incidenza simbolica	▪ capacità dell'immagine progettuale di rapportarsi convenientemente con i valori simbolici attribuiti dalla comunità locale al luogo (importanza dei segni e del loro significato)

Tabella 4 - Criteri per la Determinazione del Grado di Incidenza Paesaggistica del Progetto

6.1 Grado di incidenza del progetto

Il grado di incidenza paesistica del progetto è riferito alle modifiche che saranno prodotte nell'ambiente delle opere in progetto. La sua determinazione non può tuttavia prescindere dalle caratteristiche e dal grado di sensibilità del sito.

Infatti vi è rispondenza tra gli aspetti che hanno maggiormente concorso alla valutazione della sensibilità del sito (elementi caratterizzanti e di maggiore vulnerabilità) e le considerazioni da sviluppare nel progetto relativamente al controllo dei diversi parametri e criteri di incidenza.

L'incidenza del progetto evidenzierà se l'intervento proposto modifica i caratteri morfologici di quel luogo e se si sviluppa in una scala proporzionale al contesto e rispetto a importanti punti di vista (coni ottici). Questa analisi è stata condotta effettuando un confronto con il linguaggio architettonico e culturale esistente, con il contesto ampio, con quello più immediato e, evidentemente, con particolare attenzione (per gli interventi sull'esistente) all'edificio oggetto di intervento. In tal modo, analogamente al procedimento seguito per la sensibilità del sito, è stata determinata l'incidenza del progetto rispetto al contesto utilizzando criteri e parametri di valutazione relativi a:

- *incidenza morfologica e tipologica*
- *incidenza linguistica: stile, materiali, colori*
- *incidenza visiva*
- *incidenza simbolica*

Criteri di valutazione	Rapporto contesto/progetto: parametri di valutazione	Incidenza: SI	Incidenza: NO
5. Incidenza morfologica e tipologica	▪ **ALTERAZIONE DEI CARATTERI MORFOLOGICI DEL LUOGO E DELL'EDIFICIO OGGETTO DI INTERVENTO:** il progetto comporta modifiche:		
	– degli ingombri volumetrici paesistici;		
	– delle altezze, degli allineamenti degli edifici e dell'andamento dei profili;		
	– dei profili di sezione trasversale urbana/cortile;		
	– dei prospetti, dei rapporti pieni/vuoti, degli allineamenti tra aperture e superfici piene;		
	– dell'articolazione dei volumi;		
	▪ **ADOZIONE DI TIPOLOGIE COSTRUTTIVE NON AFFINI A QUELLE PRESENTI NELL'INTORNO PER LE MEDESIME DESTINAZIONI FUNZIONALI:** il progetto prevede:		
	– tipologie costruttive differenti da quelle prevalenti in zona;		
	– soluzioni di dettaglio (es manufatti in copertura, aperture, materiali utilizzati, ecc..) differenti da quelle presenti nel fabbricato, da eventuali soluzioni storiche documentate in zona o comunque presenti in aree limitrofe;		
6. Incidenza linguistica: stile, materiali, colori	▪ **LINGUAGGIO DEL PROGETTO DIFFERENTE RISPETTO A QUELLO PREVALENTE NEL CONTESTO, INTESO COME INTORNO IMMEDIATO**		
7. Incidenza visiva	– INGOMBRO VISIVO		
	– OCCULTAMENTO DI VISUALI RILEVANTI		
	– PROSPETTO SU SPAZI PUBBLICI (strade, piazze)		
8. Incidenza simbolica	▪ **INTERFERENZA CON I LUOGHI SIMBOLICI ATTRIBUITI DALLA COMUNITÀ' LOCALE**		

Tabella 5 - Grado di incidenza

Criteri di valutazione	Classe di incidenza	
Incidenza morfologica e tipologica	Molto bassa	
	Bassa	
	Media	
	Alta	
	Molto alta	

Criteri di valutazione	Classe di incidenza	
Incidenza linguistica: stile, materiali, colori	Molto bassa	
	Bassa	
	Media	
	Alta	
	Molto alta	
Incidenza visiva	Molto bassa	
	Bassa	
	Media	
	Alta	
	Molto alta	
Incidenza simbolica	Molto bassa	
	Bassa	
	Media	
	Alta	
	Molto alta	

Tabella 6 - Classi di incidenza

Nella seguente valutazione il grado di incidenza paesaggistica è determinato sulla base dei criteri sopra riportati.

6.2 Incidenza morfologico - strutturale

La valutazione paesaggistica, dal punto di vista morfologico – strutturale, si basa sulla osservazione delle relazioni che intercorrono tra le opere e gli elementi di pregio del paesaggio.

L'intervento non comporta variazioni morfologiche dell'area. Si può affermare che il grado di incidenza morfologia e tipologica del progetto è da valutarsi come **BASSO**.

6.3 Incidenza linguistica

Considerando che il linguaggio del progetto non è differente dall'attuale linguaggio dell'area di intervento, si ritiene di assegnare un grado di incidenza morfologica e tipologica del progetto **BASSO**.

6.4 Incidenza visiva

Il progetto in esame darà luogo a un'interferenza visiva non impattante con l'area circostante.

Si ritiene pertanto di assegnare un grado di incidenza visiva del progetto **MEDIO**.

6.5 Incidenza simbolica

Il progetto inoltre non entra in conflitto con elementi a valenza simbolica per la comunità locale.

Il Grado di Incidenza Simbolica è dunque valutato **MEDIO**.

6.6 Sintesi della valutazione

Dalle analisi effettuate emerge come il grado di incidenza del progetto sia da ritenersi complessivamente **MEDIO**.

La valutazione qualitativa sintetica del grado di incidenza paesaggistica del progetto rispetto ai diversi modi di valutazione e alle diverse chiavi di lettura viene espressa utilizzando la seguente classificazione:

- Grado di incidenza paesaggistica molto bassa (1);
- Grado di incidenza paesaggistica bassa (2);
- **Grado di incidenza paesaggistica media (3);**
- Grado di incidenza paesaggistica alta (4);
- Grado di incidenza paesaggistica molto alta (5).

6.7 Determinazione del livello di impatto paesaggistico del progetto

La metodologia proposta prevede che, a conclusione delle fasi valutative relative alla classe di sensibilità paesaggistica e al grado di incidenza, venga determinato il Grado di Impatto Paesaggistico dell'opera. Quest'ultimo è il prodotto del confronto (sintetico e qualitativo) tra il valore della Sensibilità Paesaggistica e l'Incidenza Paesaggistica dei manufatti. La tabella che segue esprime il grado di impatto paesistico del progetto, rappresentato dal prodotto dei punteggi attribuiti ai giudizi complessivi relativi alla classe di sensibilità del sito e al grado di incidenza del progetto.

Impatto paesistico dei progetti = sensibilità del sito x incidenza del progetto					
	Grado di incidenza del progetto				
Classe di sensibilità del sito	1	2	**3**	4	5
5	5	10	15	20	25
4	4	8	12	16	20
3	3	6	**9**	12	15
2	2	2	6	8	10
1	1	2	3	4	5

Tabella 7 - Determinazione dell'impatto paesistico del progetto

Soglia di rilevanza: 5

Soglia di tolleranza: 16

Da 1 a 4: impatto paesistico sotto la soglia di rilevanza

Da 5 a 15: impatto paesistico sopra la soglia di rilevanza ma sotto la soglia di tolleranza

Da 16 a 25: impatto paesistico sopra la soglia di tolleranza

Dalla stima del rapporto tra la classe di sensibilità del sito e l'incidenza dell'intervento dal punto di vista paesaggistico si evince che l'impatto è superiore alla soglia di rilevanza ma sotto la soglia di tolleranza. Possiamo affermare che l'intervento risulta compatibile con gli indirizzi, direttive e prescrizioni di tutela paesaggistica.

7 CONCLUSIONI

Gli effetti sul paesaggio derivanti dalla realizzazione dell'opera sono ridotti. In linea principale le opere da realizzare costituiscono una valorizzazione e una maggiore accessibilità per il territorio. La realizzazione della pista ciclabile consentirà un nuovo modo di vivere e scoprire l'area di intervento e la mobilità lenta porterà un nuovo punto di vista sul paesaggio valorizzando la vegetazione e scorci visuali.

L'intervento progettuale, dunque, non incide sulla qualità e fruizione della componente paesaggistica e non genera degli impatti negativi.

In sintesi, dall'analisi condotta tenuto conto delle reali interazioni del progetto nel contesto paesaggistico dell'area si può concludere che le tipologie realizzative sono afferenti a tecniche costruttive idonee e che in tutti i casi si contestualizzano ottimamente nell'ambito.